

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 109/2021
Data: 16/07/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS AGUARDA NAVIOS DE 366 METROS	4
FREDERICO BUSSINGER: PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PORTUÁRIOS, SUB JUDICE?.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ REGULAMENTA PROCEDIMENTOS SOBRE ANTECIPAÇÕES DE RECEITAS TARIFÁRIAS DOS PORTOS ORGANIZADOS	6
ANTAQ AUTORIZA OPERAÇÃO DE EBNS E REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA AMAZÔNIA	7
ANTAQ DIVULGA ALTA DE 9,3% NA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO PERÍODO JANEIRO-MAIO DE 2021	8
PORTAL PORTO GENTE	9
NO ATUAL MODELO DE PORTO O TCU É UMA PEDRA NO CAMINHO	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	9
DEPUTADOS APROVAM MEDIDA PROVISÓRIA QUE CRIA O DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE (DT-E)	9
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 9,23% NOS PRIMEIROS CINCO MESES DE 2021, MOSTRA PAINEL DA ANTAQ.....	11
ISTOÉ - DINHEIRO	11
CONGRESSO DA ARGENTINA APROVA LEI PARA REDUZIR BIOCOMBUSTÍVEIS NA GASOLINA.....	11
ITÁLIA TEM DIFICULDADE PARA ALCANÇAR CONSENSO SOBRE POSTURA CLIMÁTICA DO G20.....	12
OMS PROPÕE NOVA MISSÃO À CHINA E AUDITORIAS DE LABORATÓRIOS PARA INVESTIGAR COVID-19	12
MONEYTIMES	13
PETROBRAS RELATA OFERTA RECORDE DE GNL REGASEIFICADO EM MEIO A ESFORÇOS CONTRA CRISE HÍDRICA	13
COM A BRASILEIRA KIT, TRADING DE CARNES QUER CRESCE COMENDO PELAS BEIRADAS DOS PLAYERS	14
CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS TAMBÉM DEVERÁ SER FEITA EM NOVA YORK, DIZ CEO.....	14
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	15
PORTOS COM EÓLICAS OFFSHORE SÃO MODELOS PREFERIDOS PARA HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL	15
IMPASSE NA OPEP+ E VARIANTE DELTA DA COVID CONTINUAM DERRUBANDO O PETRÓLEO	19
2021: O ANO DOS AVANÇOS NA IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE LOGÍSTICA REVERSA DE RESÍDUOS	21
REALIDADE DO RIO EXIGIRÁ AMPLIAÇÃO DE TARIFA SOCIAL PARA SANEAMENTO	22
GOVERNO MUDA SANÇÃO DE LEI PARA MANTER ISENÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS NA ZONA FRANCA DE MANAUS	26
JORNAL O GLOBO – RJ	28
CREDORES DA SAMARCO REJEITAM PROPOSTA DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL, DIZ DOCUMENTO.....	28
LEILÃO DO 5G DEVE MOVIMENTAR R\$ 44 BILHÕES, DIZ ANATEL	29
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
SHOPPINGS APOIAM REFORMA DO IR APÓS RELATOR DIZER QUE VAI LIMITAR TRIBUTOS DO SETOR	30
MONITOR DO PIB DA FGV APONTA ALTA DE 1,8% NA ATIVIDADE ECONÔMICA EM MAIO	31
INTERESSE POR ENERGIA SOLAR PODE IMPULSIONAR TÍTULOS VERDES NO BRASIL	32
MAIOR PRODUÇÃO DE PETRÓLEO SOB REGIME DE PARTILHA DEVE AJUDAR LEILÃO, DIZ PRESIDENTE DE ESTATAL	34
EXECUTIVOS DO ALTO ESCALÃO DA PETROBRAS VOLTAM AO ESCRITÓRIO	36
CPFL ARREMATOU A TRANSMISSORA DE ENERGIA GAÚCHA CEEE-T POR R\$ 2,6 BI.....	36
VALOR ECONÔMICO (SP)	37
O MUNDO RICO E OS ESTADOSINSULARES	37
DESTAQUES - FINANÇAS	39
MINÉRIO DE FERRO REGISTRA LIGEIRA QUEDA NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO.....	40
GOVERNADORES LANÇAM PLANO DE RETOMADA "VERDE" E ESPERAM LIBERAÇÃO DE RECURSOS DO FUNDO AMAZÔNIA	40
AGÊNCIA BRASIL - DF	42
MINISTRO CRITICA MUNICÍPIOS QUE CRIAM REGRAS PRÓPRIAS DE VACINAÇÃO	42
AEB PREVÊ AUMENTO DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES E SUPERÁVIT RECORDE	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
CONTRATOS EM REGIME DE PARTILHA PRODUZIRAM 37 MIL BARRIS DE PETRÓLEO POR DIA EM MAIO	44
PORTOS DO PARANÁ IMPLANTA PROCESSO DE GESTÃO DE RISCOS	45
PORTO DO ITAQUI CRESCE 32% NO 1º SEMESTRE.....	46
HAPAG-LLOYD ENCOMENDA MAIS SEIS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES ULTRA GRANDES DE MAIS DE 23,5 MIL TEUS	47
MODEC E TOYO FORMARÃO JOINT VENTURE.....	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 108/2021
Página 3 de 53
Data: 16/07/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

BANANAS COM LARANJAS!?! - POR LEANDRO CARELLI BARRETO	48
TRF-1 SUSPENDE COBRANÇA DE ESCANEAMENTO DE CONTÊINERES NA BA	50
ESTALEIROS NO PARÁ ESPERAM QUE CORREDORES LOGÍSTICOS ESTIMULEM NOVAS ENCOMENDAS	51
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS AGUARDA NAVIOS DE 366 METROS

Segundo executivos, questões de mercado e limitações do canal dificultam vinda de cargueiros ao cais santista

Por: Fernanda Balbino



Atualmente, apenas navios com até 14,2 m podem trafegar no Porto de Santos Foto: Carlos Nogueira/AT

Apesar do Porto de Santos estar apto a receber navios com até 366 metros de comprimento, depois de um longo período de estudos e expectativas, não há previsão de quando cargueiros de maior porte virão ao complexo portuário santista. Os motivos, segundo executivos do setor, são questões de mercado,

agravadas pela pandemia de covid-19, e limitações de calado operacional do canal do Porto.

Em fevereiro, a Marinha do Brasil autorizou o acesso de navios entre 350 e 366 metros ao Porto de Santos. A liberação, porém, está condicionada a regras impostas pela Autoridade Marítima, com o objetivo de evitar acidentes. Entre elas, estão a necessidade de dois práticos, profissionais que orientam as manobras, além de rebocadores e condições de tempo e mar favoráveis.

Até fevereiro, o cais santista estava autorizado a receber embarcações de até 340 metros, com capacidade para transportar cerca de 9 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Agora, com o aval da Marinha, até 14 mil TEU poderão ser transportados por esses cargueiros de 366 metros de comprimento e 52 metros de boca (largura), da classe New Panamax.

Mas, até agora, segundo executivos de instalações de contêineres, não há previsão de escalas. Para o presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten, mesmo com a autorização da Marinha do Brasil, não há viabilidade para que essas embarcações utilizem toda a sua capacidade.

Hoje, apenas navios com até 14,2 metros de calado podem trafegar pelo canal de navegação do cais santista. Isto faz com que os cargueiros de maior porte não tenham sua capacidade totalmente aproveitada já que, carregados, têm calado ainda maior, de 16 metros.

“O cais santista está preparado para receber o navio, mas o canal de navegação não está. Os investimentos na dragagem de aprofundamento e manutenção são essenciais para viabilizar o acesso. Não existe porto sem água. Nesse sentido, a profundidade de um canal de navegação é vital à sobrevivência de uma operação portuária. Perdas de calado, com falta de manutenção por judicialização de licitação pública, por exemplo, podem causar um impacto enorme na rentabilidade do negócio”, destacou o presidente da BTP.

O presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, também não tem informações sobre uma data para o início das escalas de navios com até 366 metros em Santos. Ele também aponta que o canal de navegação não comporta o tráfego de um navio deste porte.

“Hoje, temos equipamentos capazes de atender as maiores embarcações do mercado, como por exemplo os navios Super Post Panamax, de 366 metros. Além disso, o nosso berço de atracação possui um calado de 16 metros, superior ao próprio calado de acesso do Porto de Santos”, afirmou Siccherino.

Volume na costa

De acordo com o CEO da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, a implantação de linhas regulares de navegação para esses navios maiores depende de volume movimentado na costa. “O Brasil precisa crescer e ultrapassar a marca de 10 milhões de TEU movimentados por ano. Isso é muito pouco para ocupar a capacidade dos navios de 15.000 TEU. O importante é que estamos prontos, porto e terminais”.

“A situação atual é de utilização total da frota por causa da pandemia. Não acredito que esse navio chegue ao Brasil até a situação da logística mundial normalizar”, afirmou o presidente da Santos Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/07/2021

FREDERICO BUSSINGER: PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PORTUÁRIOS, SUB JUDICE?

Imprensa vem crescentemente trazendo dúvidas e reivindicações relevantes para o futuro dos portos

Por: Frederico Bussinger



Foto: Max

Se associado ao avanço do cronograma de desestatização (privatização) de autoridades portuárias, não é possível afirmar. O certo é que a imprensa vem crescentemente trazendo à baila dúvidas e reivindicações relevantes para o futuro dos portos no Programa de Parcerias de Investimento (PPI). Para a logística brasileira, de forma mais ampla.

Algumas manchetes de A Tribuna, desta semana, sobre o Porto de Santos, são autoexplicativas: “Setor de líquidos luta por mais berços” (11/JUL); “Agronegócio quer maior espaço para operações no Porto de Santos” (13/JUL); “Acessos preocupam agronegócio” (14/JUL). Nada novo, mas chamam atenção pois o complexo portuário teve seu Plano Mestre atualizado há dois anos, a Poligonal do Porto Organizado, em 30/JUN/20, e seu PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), há pouco menos de um ano; visando “... proporcionar visões estratégicas e táticas... focando no desenvolvimento ... ao longo dos próximos anos, até 2060, e indicando as ações necessárias...”. Instrumentos de longo prazo teriam se tornado obsoletos em tão pouco tempo?

No caso específico da Poligonal, inclusive, há informações que “o Ministério (MINFRA) está avaliando uma ampliação do Porto de Santos...”. Algo nessa linha foi imaginado em 2019, mas acabou não prosperando (VE28/OUT/19). Se confirmado, obviamente, seria necessária nova revisão da Poligonal.

Em “Setor de contêineres quer cabotagem competitiva” (15/JUL), a discussão é ampliada na perspectiva de consolidá-lo como porto concentrador (“hub”), ante a possibilidade, agora, de operação de navios de 366m. Acessos, nova ligação seca, modelagem para desestatização (inclusive para os acessos), liberação alfandegária são arrolados como variáveis relevantes para tanto.

Com escopo similar, mas focado na Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e nos portos capixabas (processo que está mais adiantado), o artigo “Desestatização, e eu com isso?!” (AT-11/JUL) apresenta uma ampla pauta de dúvidas remanescentes, mesmo após a recente audiência pública e as “210 páginas de respostas às contribuições... que não são suficientes para esclarecer aspectos fundamentais da desestatização em curso”. O artigo termina com um tipo de conclamação

ao setor (daí seu título), e merece atenção, seja pelo conteúdo, seja pela autoria: duas profissionais com reconhecida atuação junto ao setor privado.

Mas talvez a matéria que tenha causado maior impacto foi “Porto de Santos vê prejuízo de até R\$ 5,85 bi com decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) que prorroga contrato de operadora de contêineres” (12/JUL). Ela destaca que, “em maio, o TCU impôs derrota ao Ministério da Infraestrutura (Minfra), por 5 votos a 3...” na decisão sobre a Marimex. Tais valores seriam as “perdas calculadas pela Autoridade Portuária em recurso ao TCU, ao qual O Globo teve acesso”. A matéria chama atenção por: i) uma incomum derrota do Minfra; ii) TCU no papel de determinar/obrigar renovação de contrato (seria esse um “novo normal”?); e iii) montantes bilionários de perdas envolvidos.

Duas curiosidades: i) os prejuízos porventura comprovados seriam debitados da contabilidade de investimentos periodicamente divulgados pelo PPI? ii) se confirmados, a quem atribuir a responsabilidade por tais prejuízos? O TCU é imputável?

Os fatos noticiados são relevantes e têm várias implicações, inclusive de curto prazo: i) geram incertezas (vírus antisegurança jurídica e, daí, para atratividade de investimentos); ii) põem em xeque processos de planejamento em curso e planos no seu papel de balizador de longo prazo. E mais grave: nosso próprio modelo de governança portuária.

Mas eles revelam, mais que tudo, que reformas portuárias vão além de planilhas, algoritmos e, mesmo, de “ativos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REGULAMENTA PROCEDIMENTOS SOBRE ANTECIPAÇÕES DE RECEITAS TARIFÁRIAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

A Resolução Nº 48-ANTAQ, que regulamentou a norma, foi publicada na edição do Diário Oficial da União, Seção 1, desta quinta-feira (15)

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ aprovou a Resolução Nº 48-ANTAQ, de 13/07/2021, que regulamenta os procedimentos a serem adotados para a comunicação, instrução processual, análise e aprovação das antecipações de receitas tarifárias e das antecipações de receitas a título de valor de arrendamento no âmbito dos portos organizados. A Resolução foi publicada na edição do Diário Oficial da União, Seção 1, desta quinta-feira (15).

A Resolução atualiza o arcabouço normativo da Agência às mudanças instituídas pelo Decreto nº 9.048/2017, que acrescentou os artigos 42-B e 42-C ao Decreto nº 8.033/2013 (decreto regulamentador da Lei nº 12.815/2013 – Lei dos Portos), estabelecendo que a administração do porto organizado poderá negociar a antecipação de receitas de tarifas junto aos usuários para fins de realização de investimentos imediatos na infraestrutura custeada pela tarifa e de receitas a título de valor de arrendamento para fins de realização de investimentos imediatos na infraestrutura comum do porto.

De acordo com o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, a norma da Agência “padroniza os requisitos estabelecidos pelo Poder Concedente no texto do decreto presidencial, promovendo previsibilidade ao mercado regulado e agilizando as tarefas e as soluções para aprovação das antecipações de receitas”, afirmou.

Conforme a norma da ANTAQ, cada antecipação de receitas exigirá um contrato de direito privado, firmado individualmente pela autoridade portuária com o usuário interessado. Nesse acordo bilateral, a Agência autorizará a presença de garantias típicas de uma operação de crédito, promovendo maior agilidade à transação e reduzindo o ônus e o risco das partes.

Saiba mais

O normativo da ANTAQ estabelece que a antecipação de receitas deverá atender a requisitos como à inexistência de prejuízo ao equilíbrio das contas da administração portuária nos três anos civis subsequentes à operação, e se ater ao limite de 20% da receita operacional bruta prevista para os dez anos civis subsequentes à operação.

No caso de não-atendimento dos requisitos exigidos, a administração portuária deverá demonstrar a evolução do equilíbrio das contas para justificar a operação, indicando melhoria para os períodos subsequentes à operação de antecipação de receitas. Nos casos da antecipação de receitas de contratos de valor de arrendamento deverá se observar concomitantemente o prazo máximo de contrato firmado com a instalação portuária.

Ainda de acordo com o regramento da ANTAQ, somente serão admitidas antecipações de receitas das administrações portuárias constituídas sob a forma de sociedade empresarial, não-enquadradas como empresa estatal dependente que contabilizam seu caixa, receitas, custos e despesas de forma desagregada a outro empreendimento ou a outro porto organizado, em atendimento às instruções presentes no Manual de Contas das Autoridades Portuárias, e que não abranjam receitas a antecipar relativas ao período superveniente ao encerramento da delegação, quando for o caso.

Para acessar a íntegra da Resolução Nº 48-ANTAQ, clique aqui.

<http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/28984?guid=1626440141905&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2flistarlegislacao%3fguid%3d1626440141905%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d28984%2328984&i=1>

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 16/07/2021

ANTAQ AUTORIZA OPERAÇÃO DE EBNS E REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA AMAZÔNIA

As empresas operarão na Região Amazônica



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ expediu instrumento de outorga de autorização para as seguintes empresas operarem, como Empresa Brasileira de Navegação – EBN. Todas as Resoluções, de 12 e 13/07/2021, foram publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União de quarta-feira (14). São elas:

- A. F. OLIVEIRA NAVEGAÇÃO EIRELI, com sede em Manaus (AM), para operar com a finalidade específica de pré-registro de embarcação em construção em estaleiro brasileiro no Registro Especial Brasileiro (REB), sem direito de afretamento de embarcação. (Acórdão nº 388-ANTAQ);



- LACET NAVEGAÇÃO FLUVIAL LTDA., com sede em Manaus (AM), para operar na prestação de serviços de transporte misto, na navegação interior de percurso longitudinal, em município localizado ao longo da fronteira terrestre, na Região Hidrográfica Amazônica, entre os municípios de Manaus (AM) e São Gabriel da Cachoeira (AM). (Acórdão nº 372-ANTAQ);

- RAMOS NAVEGAÇÃO EIRELI, sediada em Santarém (PA), para operar na prestação de serviços de transporte na navegação de apoio portuário, exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 HP. (Acórdão nº 371-ANTAQ); e

- JOÃO PINTO ANDRADE (empresário individual), com sede em Terra Santa (PA), para operar na prestação de serviços de transporte misto, na navegação interior de percurso longitudinal interestadual, na Região Hidrográfica Amazônica, entre os municípios de Faro (PA), Nhamundá (AM) e Santarém (PA). (Deliberação nº 170).

Além delas, a Agência ainda autorizou o registro de instalação de apoio ao transporte aquaviário para a empresa DP SABINO EPP, com sede em Tonantins (AM). (Acórdão nº 398-ANTAQ)

Vale ressaltar que o registro ora deferido não desonera a requerente do atendimento aos padrões de qualidade na prestação de serviços, bem como dos requisitos exigidos pelos entes intervenientes na operação, especialmente no tocante às competências afetas à Marinha do Brasil, ao Poder Público Municipal, à Autoridade Aduaneira, ao Corpo de Bombeiros local e ao Órgão de Meio Ambiente.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 16/07/2021

ANTAQ DIVULGA ALTA DE 9,3% NA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO PERÍODO JANEIRO-MAIO DE 2021

A informação é do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ, que indica que foram movimentados 484,7 milhões de toneladas, de janeiro a maio de 2021; com excelente desempenho tanto dos Portos Organizados (+9,1%) quanto dos Terminais Autorizados (+9,3)

As instalações portuárias registraram um crescimento forte, na sua maioria, mesmo diante da pandemia, com destaque para os terminais de granéis líquidos (+11,7% em combustíveis e derivados), para o Porto de Santos (+13,4% em contêineres), Terminal Autorizado da Portonave (+49,6% em contêineres), Itaguaí-RJ (+41,1% em minério de ferro e +74,0% em carvão mineral), entre outros números positivos que podem ser consultados no Estatístico da ANTAQ, em <http://anuario.antaq.gov.br>.

Foi registrado um crescimento de 14% na cabotagem de contêineres, voltando a um patamar de dois dígitos. Em 2020, no mesmo período, o crescimento foi de 3%.

Nas importações, o aumento foi significativo: saltou de +1,5%, em 2020, para +19,4%, em 2021, quando se compara o mesmo período (janeiro a maio).

Pode-se dizer que houve a retomada do crescimento das exportações do minério de ferro, que saiu da casa de -11,3% em 2020, para +15,6 % neste ano, até maio.

Os dados publicados no Painel Estatístico Aquaviário são encaminhados por todos os portos organizados e terminais autorizados até o vigésimo dia do mês subsequente às desatracações de navios em seus terminais e berços.

Com a supervisão da Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ.



Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 15/07/2021



PORTAL PORTO GENTE

NO ATUAL MODELO DE PORTO O TCU É UMA PEDRA NO CAMINHO

Editorial Portogente

A capacidade de um terminal deve ser baseada nos padrões de embarque e desembarque de navios

Entre tantas perguntas que precisam ser respondidas para entender a razão da baixa produtividade de setores importantes para a soberania do Brasil, é se o Tribunal de Contas da União – TCU tem competência efetiva para decidir a renovação do contrato do terminal da Marimex no Porto de Santos, considerando o seu papel logístico. Tratando-se da ocupação de uma área que atravança a expansão do principal porto do País.

Ao que parece, o relator, ministro Vital do Rego, detém muitos conhecimentos em áreas bem distintas da logística portuária, em especial da do Porto de Santos. Tampouco o resultado de 5X3 é suficiente para ser eficaz, sobre o que julga. Entretanto, o que está em jogo é a expansão do complexo portuário de Santos. Ainda que isto inclua a construção de um polêmico terminal de fertilizante, refere-se a uma decisão estratégica da Autoridade Portuária.

Decerto, o terminal da Marimex atrapalha o desenvolvimento da rede de transporte interno, como a pedra no caminho do poema do Drumond, e não deixa o porto seguir o seu destino, para crescer, movimentar mais e baixar custos. E colabora para um cenário de um porto sem visão nem projeto do seu papel no futuro. Enquanto há fatos enigmáticos, que o TCU deveria e não explica bem, mas ficam insepultos nos dias de hoje, da Internet e da governança.

Foi o caso de uma misteriosa isenção de 12,5 milhões de outorga de uma área para a mesma Marimex, e cujo negócio aparenta não ter potência para tamanho investimento e dar produtividade ao capital. E, ao que se assiste, não foram tomadas as providências para aperfeiçoar a administração pública em benefício da sociedade, envolvendo a mesma empresa. Com reflexos na competitividade do porto que é estimulada por parâmetros rígidos.

Portanto, o debate do caso Marimex no Porto de Santos deve ser norteado por fatores como: velocidade, conectividade, previsibilidade, frequência, segurança e conveniência. Para dar eficácia a este processo, acrescentar o imperativo e vigoroso diálogo entre a Autoridade Portuária e a comunidade do porto. Desse modo, os resultados serão bem melhores.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 15/07/2021



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

DEPUTADOS APROVAM MEDIDA PROVISÓRIA QUE CRIA O DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE (DT-E)

Após aprovação pela Câmara dos Deputados, texto segue para análise do Senado Federal



A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira (15) a criação do Documento de Eletrônico de Transporte (DT-e), ferramenta do Governo Federal que vai digitalizar e unificar todos os documentos referentes ao transporte de cargas. Iniciativa parte do programa Gigantes do Asfalto, ela consta na Medida Provisória 1.051/2021, que foi relatada pelo deputado federal Jerônimo Goergen (PP-RS). Com o resultado, o texto segue para análise do Senado Federal.

"A nossa ideia é eliminar os documentos do MInfra de imediato. Já temos uma adesão forte do setor bancário, que quer usar isso para bancarizar o caminhoneiro, fornecer crédito mais barato e capital de giro, porque o DT-e vai nos ajudar a ter o histórico de crédito desses profissionais, e a ideia é fazer essa operacionalização o quanto antes", afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Além de analisar as emendas sugeridas pelos deputados, Goergen propôs alterações à MP, "a partir de ajustes redacionais e emendas aditivas face às contribuições advindas de entidades representativas de transportadores, embarcadores, caminhoneiros e usuários de serviços de transporte de carga, e incorporadas ao Projeto de Lei de Conversão". Segundo ele, todo o processo foi construído em colaboração com os setores produtivo e de cargas, além do MInfra.

"Cumprimento o relator Jerônimo, que ouviu todos os setores envolvidos, embarcadores, transportadores, caminhoneiros autônomos, segmentos que trabalham no transporte em geral e segmentos logísticos", completou o ministro. "Temos um bom produto, que passou tranquilamente em função do consenso que foi construído."

Confira as principais medidas previstas no projeto de conversão:

- Garantia de aplicação do DT-e no transporte de carga em todos os modais: rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário;
- Previsão de estabelecimento de prazo para a extinção de documentos físicos [impressos em papel] para as operações de transporte de cargas: serão gradualmente substituídos por digitais/eletrônicos;
- Alterado e ampliado o rol de critérios para dispensa do DT-e;
- Ênfase no respeito aos sigilos da informação, "(...) asseguradas a segurança dos dados e o sigilo fiscal, bancário e comercial das informações contempladas";
- Ampliação do rol de atores que podem gerar o DT-e;
- Redução do limite máximo do valor de multa em geral; estabelecimento de limite máximo do valor de multa para o modo rodoviário; inseridas prescrições para notificações e aplicações de multas;
- Restringidas as hipóteses de titularidade da conta em que o transportador autônomo de cargas (TAC) receberá os pagamentos de fretes;
- Autorizada a possibilidade de o TAC contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte;
- Prevista anistia das multas relativas ao piso mínimo aplicadas até 31/05/21;
- Constituída multa pelo não pagamento do vale-pedágio;
- Crédito presumido de Cofins para transportadores;
- Inclusão do Canal Verde na operação do DT-e – a iniciativa da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) conta com 77 pontos de leitura de passagens dos caminhões, via OCR, onde é feita a fiscalização dos veículos.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 16/07/2021

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 9,23% NOS PRIMEIROS CINCO MESES DE 2021, MOSTRA PAINEL DA ANTAQ

Destaque vai para a cabotagem de contêineres que obteve a marca de 14% a mais comparado com ano de 2020

A movimentação de cargas do setor portuário brasileiro cresceu 9,23% durante os cinco primeiros meses de 2021 em relação ao mesmo período de 2020. Segundo o painel Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram movimentadas no período 484,7 milhões de toneladas de cargas pelos terminais do país.

Entre janeiro e maio, os portos privados registraram um aumento de 9,27% de carga transportes, o que equivale a 315,5 milhões de toneladas de cargas. Os portos públicos obtiveram o resultado de 9,14% a mais, chegando a movimentação de mais de 169 milhões de toneladas.

Destaca-se também no painel o crescimento da movimentação de cargas gerais, com aumento de 15,63%, e para o aumento da cabotagem de contêineres, que movimentou 14% a mais que em 2020. “O crescimento é uma prova de que o setor está conseguindo dar conta da demanda, atendendo os setores resilientes da economia, como é o caso do agronegócio e setor mineral, e aquela história de portos ineficientes está ficando cada vez mais no passado”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

BR DO MAR - Em 2020, o Governo Federal enviou ao Congresso Nacional a proposta de incentivo a cabotagem, o BR do Mar. Com isso, espera-se o aumento de 40% da capacidade da frota marítima dedicada a cabotagem nos próximos três anos. A proposta ainda aguarda votação no Senado Federal.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 16/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CONGRESSO DA ARGENTINA APROVA LEI PARA REDUZIR BIOCOMBUSTÍVEIS NA GASOLINA

Por Nicolás Misculin



Instalação de biodiesel na Argentina.

BUENOS AIRES (Reuters) – O Congresso da Argentina, um dos maiores exportadores de grãos no mundo, aprovou nesta sexta-feira uma lei que permite a redução na quantidade de biocombustíveis a ser misturada ao diesel e à gasolina.

O país, um dos principais exportadores de biodiesel feito de óleo de soja, desenvolveu uma indústria de biocombustíveis próspera graças à sua produção de grãos e o apoio do Estado para que

os biocombustíveis fossem usados em combinação com o combustível automotivo.

A regulação, visando a garantia do uso sustentável de biocombustíveis no diesel e gasolina, foi aprovada pelo Senado da Argentina. Ela já havia passado pela Câmara do Congresso.

A medida prevê um uso mínimo de biodiesel de 5%, que poderia cair para 3%, no diesel para venda ao público, ante 10% anteriores.

A nova lei, promovida pelo partido governista peronista, busca promover os biocombustíveis a terem um “um horizonte de médio e longo prazo para continuar a sua expansão”, disse o secretário de Energia, Dario Martinez, em nota enviada a jornalistas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/07/2021

ITÁLIA TEM DIFICULDADE PARA ALCANÇAR CONSENSO SOBRE POSTURA CLIMÁTICA DO G20

(Por Stephen Jewkes)



Primeiro-ministro italiano, Mario Draghi

MILÃO (Reuters) – A Itália está tendo dificuldade para chegar a um entendimento para um comunicado conjunto sobre os compromissos climáticos dos países do G20 dias antes de uma cúpula que presidirá na semana que vem, disse o ministro italiano da Transição Energética nesta sexta-feira.

Com a presidência temporária do G20 neste ano, a Itália sedia a reunião do grupo de nações ricas e emergentes sobre meio ambiente, clima e energia, que começa na

cidade de Nápoles, no sul do país, na quinta-feira.

Roberto Cingolani, escolhido pelo primeiro-ministro Mario Draghi no início deste ano, disse que níveis de desenvolvimento econômico diferentes em todo o mundo tornam difícil encontrar um consenso nos compromissos climáticos.

“Temos todas as equipes trabalhando atualmente, e posso garantir a vocês que estamos tendo dificuldade para chegar a um documento compartilhado... e estamos falando de 20 países, não 160”, disse o ministro em um webinar.

Os países do G20 respondem por cerca de 80% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial, disse Cingolani, “e estes 20 já estão achando difícil aceitar 55% de descarbonização até 2030”.

A cúpula acontece uma semana depois de Bruxelas apresentar seu plano mais ambicioso até hoje para enfrentar a mudança climática e atingir uma meta coletiva de reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 55% até 2030.

O pacote provavelmente enfrentará o lobby intenso de países europeus mais pobres que querem proteger seus cidadãos de aumentos de preços.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/07/2021

OMS PROPÕE NOVA MISSÃO À CHINA E AUDITORIAS DE LABORATÓRIOS PARA INVESTIGAR COVID-19

Por Stephanie Nebehay



Diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus

GENEBRA (Reuters) – A Organização Mundial da Saúde (OMS) propôs uma segunda fase de estudos sobre a origem do coronavírus na China, incluindo auditorias de laboratórios em Wuhan, mas ainda não há sinal de que o governo chinês aceitaria um inquérito internacional adicional, disseram diplomatas.

O diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus, apresentou o plano a países-membros em uma reunião a portas fechadas nesta sexta-feira, um dia depois de dizer que investigações estão sendo dificultadas pela falta de dados brutos sobre os primeiros dias de disseminação do novo coronavírus na China.

Uma equipe liderada pela OMS passou quatro semanas dentro e nos arredores da cidade de Wuhan com pesquisadores chineses, e disse em um relatório conjunto divulgado em março que o vírus provavelmente foi transmitido de morcegos a humanos através de outro animal.

Mas países que incluem os Estados Unidos e alguns cientistas exigem mais investigação, particularmente do Instituto de Virologia de Wuhan, que estava realizando pesquisas com morcegos.

O plano da OMS pede estudos adicionais na China –mas não em outros países– e especificamente auditorias de laboratórios no entorno de Wuhan, disseram diplomatas.

A missão chinesa na Organização das Nações Unidas (ONU) em Genebra não respondeu a um pedido de comentário.

A China qualifica a teoria de que o vírus pode ter escapado de um laboratório de Wuhan como “absurda” e disse várias vezes que “politizar” o tema atrapalharia as investigações.

(Reportagem adicional de Cecile Mantovani)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 16/07/2021



MONEYTIMES

PETROBRAS RELATA OFERTA RECORDE DE GNL REGASEIFICADO EM MEIO A ESFORÇOS CONTRA CRISE HÍDRICA

Por Reuters

A Petrobras (PETR4) registrou no mês passado um recorde histórico na oferta de gás natural liquefeito (GNL) regaseificado no Brasil, ao atingir volume instantâneo de 42 milhões de metros cúbicos por dia em 28 de junho, em meio à forte demanda do insumo para a geração de eletricidade, informou a companhia nesta sexta-feira.

Segundo a estatal, o marco do último dia 28 viabilizou a oferta total de 109,4 milhões de m³/dia de gás natural, “um dos maiores volumes dos últimos anos”, que compreende o gás produzido no país, a parcela recebida pelos terminais de regaseificação e o volume importado da Bolívia.



“O resultado faz parte de um conjunto de iniciativas que a Petrobras vem adotando para aumentar a oferta de gás natural e garantir o suprimento do mercado nacional neste período de demanda elevada”, disse a estatal em nota.

Isso ocorre diante da crise hídrica enfrentada pelo Brasil, que acarreta o acionamento de mais usinas térmicas para a geração de energia.

A Petrobras destacou que o movimento teve início no quarto trimestre do ano passado, com o incremento nas operações das termelétricas.

O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, havia afirmado à Reuters no mês passado que a empresa buscaria esforços adicionais no combate à crise hídrica a pedido da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), incluindo a possibilidade de um aumento na oferta de gás natural.

Em nota divulgada nesta sexta, a petroleira disse que está comprometida em contribuir ao máximo para garantir o abastecimento de gás ao país em um momento que classificou como “crítico”.

“Além do esforço para aumentar a disponibilidade de gás natural em um cenário de crise hídrica no país, a Petrobras considera a importância da transição energética e investe no gás natural como solução de baixo carbono”, acrescentou a empresa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/07/2021

COM A BRASILEIRA KIT, TRADING DE CARNES QUER CRESCER COMENDO PELAS BEIRADAS DOS PLAYERS

Por Giovanni Lorenzon

No comércio mundial de commodities, prevalecem as operações movimentadas pelas tradings. Originam aqui e vendem acolá. No comércio de proteína animal, manda o B2B (business to business), porque os grandes jogadores são players frigoríficos que exportam direto para os compradores, que em mercados capilarizados podem até ser distribuidores.

Com a brasileira KIT, a Garra International está nesse negócio e acredita que pode quintuplicar seu faturamento de US\$ 200 milhões para US\$ 1 bilhão em 10 anos, atraindo mais participantes de menor porte e que precisam de um apoio para garantirem penetração internacional.

O grupo neozelandês concluiu, depois de dois anos, a joint venture com a empresa fundada por Frederico Kaefer e com o portfólio agregado movimentando atualmente 120 mil toneladas anuais de carne suína, bovina, de aves e de carneiro.

E um dos diferenciais para essa ambição é a oferta de pagamento antecipado, antes do embarque do contêiner, para os fornecedores, explica Kaefer, que está mantido como CEO da companhia, com sede em Cascavel (PR).

A Garra tem bases já em 10 países, nos quais a oferta de frigoríficos de menor porte é mais marcante, mas já faz trader com 60 mercados, movimentando mais de seis mil contêineres anuais.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/07/2021

CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS TAMBÉM DEVERÁ SER FEITA EM NOVA YORK, DIZ CEO

Por Reuters

Uma operação de capitalização da Eletrobras (ELET3), que será realizada para a sua privatização, também deverá ser feita na bolsa Nova York, afirmou nesta sexta-feira o presidente da estatal, Rodrigo Limp.

Segundo ele, a oferta no mercado norte-americano faz sentido uma vez que a Eletrobras tem ADRs naquele país.

Temos ações e ADRs em Nova York... Está prevista a operação também lá”, disse o executivo, a jornalistas, após evento no Rio de Janeiro.

Limp pontuou ainda que a estatal também tem papéis na bolsa de Madri, mas que sua participação naquela cidade é considerada pouco expressiva. O executivo ponderou, no entanto, que a contratação de um sindicato de bancos para definir como será a operação de capitalização ainda será realizada.

A capitalização ocorrerá como parte do processo de privatização da Eletrobras. Será feito um aumento de capital social, com renúncia do direito de subscrição de ações pela União, que assim terá diluída sua fatia de 61% na empresa.

A previsão do governo é que a emissão de ações ocorra até o primeiro bimestre de 2022. Até lá, deverão ser realizadas as definições de premissas fundamentais à modelagem da privatização pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deve concluir até setembro a modelagem da operação de capitalização que depois terá de ser aprovada ainda por Tribunal de Contas da União (TCU) e Assembleia de Acionistas.

O presidente da Eletrobras afirmou considerar o cronograma “desafiador”, mas disse que o prazo é viável.

Nuclear

O processo de privatização prevê a criação de uma estatal para abrigar a Eletronuclear, que também deve ser capitalizada e deverá contar ainda com posição minoritária da Eletrobras, segundo Limp.

“É possível que a gente continue sócio da Eletronuclear, esse é um panorama bem possível”, afirmou

“Teremos menos de 50 por cento, mas depende do aporte que será feito pela nova empresa ou pela União... O aporte ainda não está definido, o que tem se pensado é numa empresa nova estatal aportando na Eletronuclear e diluindo a participação da Eletrobras”, complementou.

Fonte: MoneyTimes
Data: 16/07/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PORTOS COM EÓLICAS OFFSHORE SÃO MODELOS PREFERIDOS PARA HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL

Por Gabriel Chiappini - 16 de julho de 2021 - Em Transição energética

Os investimentos anunciados para construção de usinas produtoras de hidrogênio verde (H2V) no Brasil já somam mais de US\$ 22 bilhões, todos concentrados em portos — Pecém, no Ceará, Suape, em Pernambuco, e Açú, Rio de Janeiro.

Esses portos combinam uma série de fatores estratégicos para o desenvolvimento da nova cadeia do H2V, como logística para exportação, proximidade de polos industriais e de fontes de energia renovável — utilizada na eletrólise para sintetização do H2V.

Com destaque para os novos parques eólicos offshore que, assim como no caso do hidrogênio verde, estão em fase embrionária no país e aguardam definições regulatórias.

“O Pecém possui localização super estratégica, além de uma ZPE com incentivos tributários diferenciados. E o estado do Ceará um enorme potencial de geração de energias renováveis”, explica Duna Uribe, diretora executiva do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Considerado um dos combustíveis do futuro, o H2V é apontado como uma das soluções para descarbonização da economia mundial, substituindo até mesmo combustíveis fósseis em automóveis e em setores difíceis de descarbonizar, como transportes pesados.

Seu uso como insumo é uma demanda de indústrias de cimento, siderurgia e mineração, e até mesmo como matéria-prima de fertilizantes para o agronegócio.

O Hydrogen Council calcula que, em 2050, o mercado de hidrogênio verde deverá ser de US\$ 2,5 trilhões, sendo responsável por cerca de 20% de toda a demanda de energia no mundo.

Hub de Hidrogênio no Pecém



Duna Uribe, do CIPP

Saindo na frente, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), no Ceará, já fechou quatro dos sete memorandos de entendimento assinados no país para implantação de unidades produtoras de H2V na sua Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

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

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

Para Duna Uribe, isso revela o potencial natural para a implementação de um hub de hidrogênio verde no Pecém, a princípio com uma capacidade anual de eletrólise de 5 gigawatts e 900 mil toneladas de H2V.

O volume inicial é tímido se comparado às ambições de uma das empresas que já começou estudos para operar no local.

Com investimento de US\$ 6 bilhões, a Fortescue Future Industries (FFI), subsidiária da mineradora australiana Fortescue Metals, espera iniciar as operações no porto cearense em 2025 e produzir 15 milhões de toneladas de H2V até 2030.

Além dela, a Qair Brasil também oficializou suas intenções de instalar uma planta para produção de H2V e um parque eólico offshore no estado, com investimento total de US\$ 6,95 bilhões.

A White Martins e a australiana Enegix também já possuem memorandos de entendimento para investimentos no Hub de Hidrogênio do Pecém.

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

Conexão com Roterdã

Além da grande disponibilidade de energia renovável barata, o Pecém conta com outro trunfo, que é a sua conexão com o Porto de Roterdã, na Holanda – o maior porto marítimo da Europa –, que detém 30% de participação acionária no CIPP. Os outros 70% são do governo do Ceará.

“O porto de Roterdã avaliou vinte portos no mundo com potencial de produção de hidrogênio verde, e o Pecém foi um dos escolhidos, e o único no Brasil”, conta a diretora do CIPP à epr.

Segundo Duna, a ideia é que haja um corredor logístico entre o Pecém e Roterdã, onde o primeiro seja a porta de saída para o H2V produzido no Brasil e o segundo a porta de entrada na Europa.

A expectativa de especialistas é que 20 milhões de toneladas de hidrogênio verde entrem no noroeste da Europa via Porto de Roterdã até 2050.

“Eles estão na vanguarda da transição energética, e como um grande polo da indústria de combustíveis, precisam de adotar medidas de descarbonização o quanto antes. Para o porto de Roterdã, o hidrogênio verde é uma questão de sobrevivência”, destaca.

O hidrogênio produzido no Brasil será transportado em navios na forma de amônia verde para depois ser reconvertido em H2V no continente europeu.

Para isso, o porto holandês já conta com projetos de implementação de eletrolisadores para produção de hidrogênio verde pelas petroleiras Shell e bp.

França e Alemanha serão, inicialmente, os principais mercados consumidores do hidrogênio verde brasileiro.

Dobradinha com hidrogênio azul



José Firmo, do Açúcar

No Rio de Janeiro, o Porto do Açúcar pretende utilizar sua expertise e infraestrutura na indústria de óleo e gás para se tornar um grande player na produção de hidrogênio azul e verde.

Produzido a partir de uma fonte fóssil, em geral o gás natural, o hidrogênio azul tem o carbono que é emitido no processo capturado e armazenado (CCS) para neutralizar as emissões.

E na transição para o verde, deve ocupar um papel estratégico.

“Encontramos a solução de trabalhar em paralelo o hidrogênio verde junto com o hidrogênio azul. Não sabemos qual vai ganhar. Tem empresas apostando firmemente no azul, outras no verde. Poucas estão apostando nos dois”, diz José Firmo, CEO do Porto do Açúcar.

Por enquanto, a mineradora australiana Fortescue foi a única a anunciar publicamente o interesse na instalação de uma usina produtora de amônia verde, 100% para exportação.

Mas segundo Firmo, outros anúncios devem acontecer em breve.

Até 2023, o porto espera receber R\$ 16,5 bilhões em investimentos para implantação de termelétricas, gasodutos, oleodutos, parque de tancagem de óleo e UPGN (unidade de processamento de gás natural), entre outros.

Além disso, o Açú está localizado bem próximo a futuros parques eólicos offshore, nos mares do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.

O Rio de Janeiro concentra quatro dos seis maiores projetos offshore em desenvolvimento no país.

O projeto da Ventos do Atlântico — o segundo maior do país — com 371 aerogeradores e pouco mais de 5 GW de potência. Em seguida vem o parque Aracatu, da Equinor, com 3,8 GW de capacidade e 320 turbinas.

No Espírito Santo, o parque da Votu Winds prevê 1.440 MW de potência, a partir da instalação de 144 torres com potência de 10 MW cada.

“A logística da eólica offshore é mesma do óleo e gás. Como o Açú hoje já representa a maioria da capacidade logística para óleo e gás da região é natural que seja a melhor e mais eficiente opção para logística da implementação dos parques eólicos também”, explica Firmo.

O CEO acredita que outro diferencial do porto está na sua possibilidade de escala, e que esse foi o fator que atraiu a Fortescue.

“Hoje estamos falando na produção de 200 mil toneladas de amônia verde, o que é muito pouco se comparada a 80 milhões de toneladas de petróleo que transportamos. Temos que imaginar um substituto com a mesma escala, e o Açú tem essa capacidade de escalabilidade nos projetos”, afirma.

Entre as ambições do Açú também está a integração do hidrogênio verde para viabilizar a implantação de um hub de aço verde.

“Casa muito bem (o hidrogênio verde) com a indústria de minério de ferro, que chega via mineroduto de Minas Gerais. Temos um projeto de desvio para industrialização do minério e produção de aço de baixo carbono, que nos permite sonhar com o green steel hub”, explica Firmo.

Suape de olho na indústria nacional



Carlos Cavalcanti, do Suape

Também de olho no abastecimento das indústrias nacionais, o Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, vê o hidrogênio verde e o azul com entusiasmo.

O porto abriga uma das principais refinarias do Brasil, a de Abreu e Lima (RNEST).

“A ideia principal é o hidrogênio verde, mas o mercado sinaliza que irá começar a produzir o hidrogênio azul passando para o verde”, conta Carlos André Cavalcanti, diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do porto.

Diferente dos outros dois portos, a principal fonte de energia dos projetos no Suape seria a solar. Pernambuco possui em 3GW de capacidade solar em outorga, mas apenas 167 MW em operação.

“O objetivo é conseguir até 2022 ter a primeira célula de hidrogênio verde aqui no Suape”, afirma.



Cavalcanti diz que foi feito um mapeamento das mais de 150 indústrias que atualmente ocupam o complexo portuário, incluindo setores petroquímico, alimentício, cimenteiro e siderurgia.

“Queremos nos posicionar como exportador, tanto na parte da amônia como para hidrogênio verde, e também suprir a demanda interna de empresas já instaladas no porto”.

Dois memorandos foram assinados, um com a Qair, que prevê investimentos de quase US\$ 4 bi numa planta de H2V, e outro com a Neenergia, para o desenvolvimento de um projeto piloto.

A área escolhida para construção dos projetos está fora da ZPE.

“Outras empresas nacionais de capital estrangeiro, e um pool de empresas europeias, principalmente pela indicação que nós temos do mercado da Alemanha, França e Estados Unidos, estão em negociação”, conta.

O governo de Pernambuco irá realizar um leilão teste para hidrogênio verde ainda este ano, segundo Cavalcanti. O estado foi o primeiro a realizar leilão de energia solar do Brasil.

“Faremos um leilão experimental. Estamos chamando de plataforma propulsora do hidrogênio verde em Pernambuco. Vamos simular dados com validade real para que a gente possa visualizar como seria essa prospecção das empresas, setores, transporte, indústria e agricultura, e entender as demandas, trazendo o futuro para o presente”.

O diretor destaca a vantagem geográfica do Suape na região Nordeste. O porto, segundo ele, está próximo às principais capitais nordestinas, o que facilitaria o escoamento interno da produção H2V, em especial de amônia verde para o agro.

“Estamos a 300 km de Maceió, João Pessoa, Natal, Aracaju, e cerca de 800 km de Fortaleza, e Salvador (...). A amônia produzida pode ser escoada para o mercado de agricultura de baixo carbono, podendo ser utilizada na região de Petrolina, reconhecida pela produção de frutas, e de soja em Matopiba”.

Matopiba é um anagrama referente ao cinturão agrícola, formado pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, que se destaca principalmente pela produção de de grãos e fibras, especialmente soja, milho e algodão.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/07/2021

IMPASSE NA OPEP+ E VARIANTE DELTA DA COVID CONTINUAM DERRUBANDO O PETRÓLEO

Por epbr - 16 de julho de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás, Política energética

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

Receios sobre o que a OPEP+ fará com a produção de agosto e o provável impacto da variante delta da Covid nos próximos meses derrubaram os preços do petróleo pelo segundo dia consecutivo nessa quinta (15/7).

— A retomada do dólar, a moeda na qual o petróleo é negociado, também pressionou os preços.

— O WTI fechou a sessão em baixa de US\$ 1,48, ou 2%, a US\$ 71,65 por barril. A referência tinha recuado 2,8% no pregão anterior.

— Já o Brent, referência mundial de preço, caiu US\$ 1,29, ou 1,7%, fechando o pregão a US\$ 73,47. No dia anterior, o Brent já havia recuado 2,3%.

Rnest faz 1ª parada de manutenção. A Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, iniciou sua primeira parada programada para manutenção desde que a unidade começou a operar em 2014. A parada deve durar 45 dias.

— A Rnest tem capacidade instalada para processar 130 mil barris por dia. Quase 70% de sua produção é de diesel com baixo teor de enxofre. A unidade produz ainda nafta, óleo combustível, coque verde, gás de cozinha (GLP) e gasolina. Reuters

3R Petroleum leva Polo Rio Ventura. A Petrobras fechou a venda do Polo Rio Ventura, na Bahia, formado por oito campos terrestres de exploração e produção, para a 3R Rio Ventura S.A., subsidiária integral da 3R Petroleum Óleo e Gás S.A., por US\$ 96,9 milhões.

— A 3R pagou US\$ 33,9 milhões à Petrobras no fechamento da operação e já havia pago US\$ 3,8 milhões na assinatura do contrato de venda. Outros US\$ 16 milhões serão pagos em trinta meses, e US\$ 43,2 milhões, de pagamentos contingentes relacionados a preços futuros do petróleo.

— O Polo Rio Ventura inclui os campos de Água Grande, Bonsucesso, Fazenda Alto das Pedras, Pedrinhas, Pojuca, Rio Pojuca, Tapiranga e Tapiranga Norte, nos municípios de Catu, Mata de São João, Pojuca e São Sebastião do Passé, na Bahia.

— A produção média do polo no primeiro semestre de 2021 foi de aproximadamente 780 barris de óleo por dia (bpd) e 40,8 mil m³/dia de gás natural.

O governo federal voltou atrás e poucas horas após sancionar lei que eliminaria a isenção fiscal para combustíveis importados destinados à Zona Franca de Manaus, a Presidência da República “reeditou” a publicação no Diário Oficial da União, com veto ao artigo.

— O recuo foi resultado da pressão da bancada do Amazonas no Senado Federal. O líder do governo, senador Fernando Bezerra (MDB/PE), havia se comprometido com o veto, que inicialmente não saiu, provocando a indignação dos parlamentares. A confusão se deu nessa quinta (15/7) na sanção da MP 1034.

Os investimentos anunciados para a construção de usinas produtoras de hidrogênio verde (H2V) no Brasil já somam mais de US\$ 22 bilhões, todos concentrados em portos — Pecém, no Ceará, Suape, em Pernambuco, e Açu, no Rio de Janeiro.

— Esses portos combinam uma série de fatores estratégicos para o desenvolvimento da nova cadeia do H2V, como logística para exportação, proximidade de polos industriais e de fontes de energia renovável — utilizada na eletrólise para sintetização do H2V.

— “Pecém possui localização super estratégica, além de uma ZPE com incentivos tributários diferenciados. E o estado do Ceará tem um enorme potencial de geração de energias renováveis”, explica Duna Uribe, diretora executiva do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Veja os planos dos outros complexos portuários.

Seis partidos de oposição moveram uma nova Ação Direta de Inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal (STF) para derrubar integralmente a lei da privatização da Eletrobras.

— “No nosso entendimento trata-se de uma lei flagrantemente inconstitucional e que, além de tudo, ainda teve o grave erro de incluir ‘jabutis’”, afirma o líder da oposição na Câmara, deputado Alessandro Molon (PSB-RJ).

— Esta semana, o Podemos, do senador Álvaro Dias, também entrou com ação no STF contra a lei 14.182/2021, que autoriza a capitalização da estatal elétrica.

Ao afirmar que “energia mais cara neste ano evita crise em 2022”, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o governo federal ignoram a urgência da regulamentação do setor de energia limpa e renovável no país, escreve Lucas Pimentel, secretário de Assuntos Regulatórios do Instituto Nacional de Energia Limpa. Veja na íntegra

Caso tenha perdido, Bayer inclui elétricos na frota sem aumento de custos operacionais (Diálogos da Transição)

A operadora de telefonia Vivo inaugurou sua primeira termelétrica a biogás na região Nordeste. Construída e operada pelo Grupo Gera, a usina foi instalada no aterro sanitário de Caruaru, em Pernambuco e tem capacidade de gerar 18.834 MWh ao ano.

— A usina vai atender mais de 1.100 unidades consumidoras da empresa localizadas no estado, como lojas, sites e antenas.

— Desde o ano passado a Vivo vem expandindo sua geração distribuída com as fontes solar, hídrica e de biogás. Prevê a instalação de mais de 70 usinas em 23 estados, além do Distrito Federal. Com a planta de Caruaru, já são 17 usinas em operação. Canal Energia

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 16/07/2021

2021: O ANO DOS AVANÇOS NA IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE LOGÍSTICA REVERSA DE RESÍDUOS

É inegável e desejável o forte movimento que vem sendo feito em torno da LR de resíduos, no entanto, dada a complexidade envolvida, o tema ainda enfrenta desafios para sua implementação, escrevem Luciana Gil Ferreira e Thais dos Santos Monteiro
Por epbr - 16 de julho de 2021 - Em Estratégia ESG, Opinião

Embora a conceituação e conscientização acerca do instrumento da logística reversa (LR) de resíduos tenham ganhado destaque e repercussão recentemente, trata-se de mecanismo previsto desde 2010, instituído formalmente pela Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305 e Decreto Federal nº 7.407).

Caracterizada como um conjunto de ações, procedimentos e meios voltados à coleta e restituição dos resíduos para reaproveitamento em novos ciclos produtivos, a LR vem sendo objeto de novas regulamentações federais, estaduais e, até mesmo, municipais, e tornou-se pauta recorrente na fiscalização de órgãos ambientais e Ministérios Públicos.

Alguns sistemas de LR já estão mais maduros e em plena implementação há anos, como é o caso dos resíduos e embalagens de agrotóxicos, pneus inservíveis, pilhas, baterias de chumbo ácido e óleos lubrificantes.

Outros sistemas, por sua vez, possuem maior complexidade e demandam constante aprimoramento normativo, dadas as características dos resíduos e os desafios para sua gestão, como é o caso das embalagens de medicamento – cuja fase 2 de implantação do sistema iniciará em 28 de setembro deste ano, conforme Decreto Federal nº 10.388/2020 – e, em especial, das embalagens em geral.

No caso da LR de embalagens em geral, o estado de Mato Grosso do Sul (MS) tem demonstrado diferencial de extrema relevância. O tema foi inicialmente regulamentado em 2019, conforme Decreto Estadual nº 15.340, e vem sendo pacificado após diversos entraves judiciais e negociações com o Ministério Público (aproximadamente 136 ações civis públicas ajuizadas).

Ao final do ano passado, o Ministério Público publicou um edital intimando quase 10 mil empresas para cumprirem com as obrigações da LR de embalagens, por meio do sistema auto declaratório implementado no estado, o SISREV.



Segundo dados divulgados pelo próprio TCE/MS, 3.976 empresas de todas as unidades da federação aderiram ao SISREV, sendo declarada pelas indústrias a inserção, em 2019, de 90 mil toneladas de embalagens, com 17 mil toneladas retornadas ao ciclo produtivo, o que resultou, recentemente, em inúmeros acordos judiciais, encerrando as ACPs e arquivando Inquéritos.

No dia 28 de junho, o IMASUL, órgão ambiental de MS, editou quatro novas portarias sobre LR de embalagens (nº 921, 922, 923 e 924), em continuidade às convocações feitas pelo MP. Diversas empresas e entidades gestoras foram novamente relacionadas para se cadastrarem no SISREV ou justificarem seu não enquadramento na LR do estado. Os prazos para regularização variam de 1º de julho até 23 de setembro, a depender da pendência da empresa ou da entidade.

Outros estados também avançaram recentemente na regulamentação da LR, como é o caso do Paraná (PR) e do Rio Grande do Sul (RS).

No dia 10 de junho, foi publicada a Lei Estadual nº 20.607/2021, trazendo diretrizes para elaboração, operacionalização e fiscalização do Plano Estadual de Resíduos Sólidos (PERS) do PR. Uma das previsões importantes do PERS, que vem seguindo a tendência de outros estados, diz respeito à obrigatoriedade de o empreendedor apresentar ao órgão licenciador o plano de LR, o preenchimento anual da plataforma de logística e a comprovação do cumprimento das obrigações a ela relacionadas.

Já no estado do RS, foi assinado, no dia 11 de junho, novo Termo de Compromisso (TC) para implantação da LR de embalagens em geral, com vigência por 4 anos. Até outubro de 2021, deverá ser estruturada a entidade gestora do sistema e, após implementado o sistema, as empresas deverão apresentar, anualmente, até 30 de junho, relatório anual de desempenho, de forma a comprovar o atingimento da meta de 22% de LR de suas embalagens, conforme Acordo Setorial federal.

É inegável e desejável o forte movimento que vem sendo feito em torno da LR de resíduos, no entanto, dada a complexidade envolvida, o tema ainda enfrenta desafios para sua implementação: a falta de clareza quanto ao limite da obrigação de cada ator da cadeia, dificuldades de operacionalização em razão da extensão territorial do país e multiplicidade de normas, gerando grande insegurança jurídica, são alguns desses desafios.

A perspectiva é que, diante desse cenário, os agentes envolvidos atentem-se às especificidades de cada produto e/ou embalagem, com aprimoramento dos sistemas, de modo a compatibilizar a LR à viabilidade técnica e operacional dos setores, além de uniformização das diretrizes da LR e incentivos do poder público.

Enquanto isso, toda a cadeia, em especial o setor empresarial, deve estar atenta às obrigações impostas para gerenciamento de resíduos, de modo a minimizar a exposição e respectiva responsabilização ambiental dos envolvidos.

Luciana Gil Ferreira e Thais dos Santos Monteiro são, respectivamente, sócia conselheira e sócia da área ambiental do Bichara Advogados, e atendem todos os setores produtivos, de forma geral e, em especial: fabricantes de medicamentos, fabricantes de produtos com embalagens em geral, de aço, óleos lubrificantes, alumínio, eletroeletrônicos, agrotóxicos e outros.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/07/2021

REALIDADE DO RIO EXIGIRÁ AMPLIAÇÃO DE TARIFA SOCIAL PARA SANEAMENTO

Segundo Rogério Tavares, vice-presidente da Aegea, apenas na Baixada, seis milhões de pessoas ainda não têm acesso à rede de esgoto

Por Gabriel Chiappini - 16 de julho de 2021 - Em Estratégia ESG



Grande vencedora do leilão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), a Aegea terá o desafio de universalizar os serviços de água e esgoto para a população das maiores favelas da capital do estado, além de oito municípios da Baixada Fluminense.

Completando um ano desde a aprovação do novo marco legal do saneamento básico, a epbr conversou com Rogério Tavares, vice-presidente de Relações Institucionais da Aegea — maior empresa privada do setor no país.

“Queremos fazer um trabalho que ajude a resgatar o orgulho de ser carioca”, afirmou Tavares.

Realizado em abril deste ano, o leilão da Cedae arrecadou R\$ 22,6 bilhões ao conceder três blocos à iniciativa privada, dois deles vencidos pela Aegea (R\$ 15,4 bi) e um pela Iguá (7,2 bi).

Estão previstos investimentos de cerca de R\$ 25 bi nos próximos 12 anos.

Segundo o executivo, apenas na Baixada existem seis milhões de pessoas sem acesso à rede de esgoto.

Para garantir que mais pessoas sejam atendidas pelos serviços de saneamento será necessário ampliar o alcance da tarifa social.

Pelo edital, no mínimo, 5% da população deve ser beneficiada pelo subsídio. Hoje essa taxa é de 0,57%, segundo o governo do estado do Rio de Janeiro.

“Entendemos que isso (5%) não significa um teto, e que teremos que ir a mais além”, admitiu Tavares.

“Temos que encontrar uma estrutura tarifária calibrada, dentro da capacidade das pessoas, para atingir o maior percentual da população”.

Além da universalização dos serviços de água esgoto até 2033, estabelecidos no novo marco legal do saneamento, a Aegea também espera cumprir uma promessa antiga do poder público, a despoluição da Baía da Guanabara.

“É um problema crônico da cidade. Tivemos as Olimpíadas e a Copa do Mundo e não conseguiram resolver”, disse o executivo.

Ele também prevê a despoluição do Rio Guandu, principal fonte de água da Cedae.

A grande quantidade de esgoto não tratado das cidades da Baixada que desembocam no Rio causou a ‘crise da geosmina’, que desde janeiro de 2020 vem deixando a água distribuída no estado com cheiro e gosto de terra.

“Nos primeiros cinco anos, investiremos R\$ 2,6 bilhões para despoluição da Guanabara e outros R\$ 2,9 bi para resolver o problema da despoluição da água do Guandu. A situação hoje é que não há água na estação, há esgoto in natura”.

Presente em 126 cidades em 12 estados brasileiros, a empresa espera atuar em mais regiões, segundo o executivo.

À epbr, Tavares revelou o interesse da empresa nos leilões de saneamento do Amapá e de mais um bloco da Cedae, que devem acontecer ainda este ano.

A seguir, os principais pontos da entrevista.

Entrevista – Rogério Tavares, vice-presidente de Relações Institucionais da Aegea



Como o ESG está inserido nos negócios da companhia?

Para a Aegea, é inerente ao negócio. A companhia é essencialmente ESG.

Ao longo de todo esse tempo de atuação, os conceitos ambiental social de governança foram promovidos. Onze anos atrás não se falava em ESG, mas desde sempre nós tivemos.

Existimos para contribuir para resolver problemas sérios da população brasileira, como a coleta e tratamento de esgoto. Serviço essencial para as pessoas que pertencem às camadas mais vulneráveis da população, que estão nas periferias dos grandes centros.

A companhia tem a preocupação do lado social com a prestação de serviços de qualidade e preço justo. Tratar o esgoto da melhor forma possível e melhorar a qualidade da água no trecho onde está o efluente.

Como é essa abordagem social?

Em todas as cidades que atuamos identificamos as lideranças e fazemos uma reunião com elas, criando um canal de relacionamento, para entender as demandas da comunidade e nos inserirmos no tecido social de forma adequada às necessidades.

Tivemos, por exemplo, o programa Vem com a gente em Manaus, onde instalamos mais de 50 km de rede aérea de água, uma vez que eram casas em palafitas, e as tubulações devem estar acima das inundações.

Muitas dessas pessoas não tinham nem comprovante de residência. Mais de um milhão de pessoas tiveram as ligações regularizadas, gerando o primeiro comprovante de residência.

Vocês venceram os blocos da Cedae que talvez sejam os mais desafiadores, uma vez que englobam favelas como Rocinha, Complexo do Alemão e da Maré, além de cidades da Baixada Fluminense. Como universalizar os serviços nessas localidades?

Nos consideramos especialistas em brasicidades, cidades brasileiras.

Admitimos que por mais que o Rio possa parecer desafiador, entendemos que não será tão diferente das situações que enfrentamos em Manaus, por exemplo.

A grande diferença será na escala de atuação.

O respeito às pessoas, nossa intenção de levar dignidade. Acreditamos que conseguimos avançar e fazer um trabalho tão bom quanto já fizemos.

O Rio de Janeiro é um ícone. Queremos fazer um trabalho que ajude a resgatar o orgulho de ser carioca.

Temos um grande projeto de despoluição da Baía da Guanabara. É um problema crônico da cidade.

Tivemos as Olimpíadas e a Copa do Mundo e não conseguiram resolver. Temos uma grande contribuição a dar.

Nos primeiros cinco anos, investiremos R\$ 2,6 bilhões para despoluição da Guanabara e outros R\$ 2,9 bi para resolver o problema das despoluição da água do Guandu. A situação hoje é que não há água na estação, há esgoto in natura.

Como convencer essas pessoas a se conectarem na rede e pagar pelos serviços?

Atualmente, são seis milhões de pessoas sem esgoto só na Baixada. E para mudar isso, teremos que ter licença social para operar.



Pelo edital, 5% da população deve ter acesso à tarifa social — hoje esse percentual é de menos de 1% —, mas entendemos que isso não significa um teto, e teremos que ir mais além.

Temos que trabalhar dentro da realidade social.

Encontrar uma estrutura tarifária calibrada, dentro da capacidade das pessoas, para atingir o maior percentual da população e convencer as pessoas que querem se conectar à rede.

Já temos pessoas interessadas na Baixa Fluminense. Estamos recebendo cartas pedindo informações sobre o início das operações.

Como viabilizar essa tarifa? Vai ter participação do poder público?

Para viabilizar a tarifa social trabalharemos na redução de perdas e eficiência energética. Quanto mais reduzirmos os gastos, geramos margem para aumentar esse tipo de subsídio.

Não está previsto nenhum subsídio do lado do governo. Se os municípios quiserem colaborar, tudo bem, mas hoje essa responsabilidade é integralmente nossa.

Em breve haverá a concessão do Bloco 2 da Cedae, que não foi arrematado no último leilão. Vocês irão participar?

É bem provável.

Quais outros leilões a Aegea está de olho?

Estamos estudando todas as possibilidades que são apresentadas.

Queremos estar presentes em mais estados. Vamos avaliar cada oportunidade.

Haverá o próximo leilão estruturado pelo BNDES, no Amapá, que tem muito potencial. Não descartamos.

Como vocês avaliam a participação do Estado nos modelos de concessão, em especial as parcerias público-privadas?

A Aegea sempre considerou que para universalizar será necessário a parceria público-privada.

Em modelo PPP, atuamos em seis concessões na gestão do sistema de esgoto.

Em municípios da região metropolitana de Porto Alegre (RS), Piracicaba (SP), Águas de Cariacica, Vila Velha e Serra, (ES) e 68 cidades em Mato Grosso do Sul.

Piracicaba tem a universalização do saneamento desde 2012 e é a primeira colocada nos índices de atendimento total de esgoto no Brasil, com 100% de cobertura.

Sabemos dos desafios enfrentados no setor, que afeta diariamente a vida de 100 milhões de brasileiros sem coleta e tratamento de esgoto e 35 milhões sem água.

Com isso, acreditamos que a solução seja a complementaridade entre os setores público e privado para a atração de investimentos para o saneamento.

No Amapá, o leilão será para operação em áreas urbanas, para que o poder público possa apoiar os serviços nos núcleos de povoamento rural.

A própria Cedae não deixa de ser um modelo de parceria, uma vez que ela seguirá responsável pela produção de água.

Em relação a formas de financiamento dos investimentos, estão avaliando a emissão de debêntures sustentáveis?

A emissão de títulos está no nosso radar. A emissão de títulos verdes, por exemplo.

Com a aprovação do PL das debêntures de infraestrutura você também consegue ter mais mecanismos para conseguir acessar os fundos de pensão.

Abriu mais um caminho para financiamento dos investimentos em saneamento.

Blocos da Cedae vencidos pela Aegea:

Bloco 1

Capital: Regiões administrativas de Botafogo, Copacabana, Lagoa e Rocinha

Municípios: Aperibé, Cachoeiras de Macacu, Saquarema, Tanguá, São Sebastião do Alto, Cambuci, Cantagalo, Casimiro de Abreu, Cordeiro, Duas Barras, Itaboraí, Rio Bonito, São Francisco de Itabapoana, São Gonçalo, Magé, Maricá e Miracema

Bloco 4

Capital: Regiões Administrativas de Centro, São Cristóvão, Rio Comprido, Zona Portuária, Santa Tereza, Paquetá, Tijuca, Vila Isabel, Ramos, Penha, Vigário Geral, Ilha do Governador, Complexo do Alemão, Complexo da Maré, Méier, Inhaúma, Jacarezinho, Irajá, Madureira, Anchieta e Pavuna

Municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Queimados e São João do Meriti

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/07/2021

GOVERNO MUDA SANÇÃO DE LEI PARA MANTER ISENÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS NA ZONA FRANCA DE MANAUS

A confusão se deu nesta quinta (15) na sanção da MP 1034

Por Larissa Fafá e Gustavo Gaudarde - 15 de julho de 2021 - Atualizado em 16 de julho de 2021 Em Combustíveis

BRASÍLIA e RIO – O governo federal voltou atrás e poucas horas depois de sancionar uma lei que eliminaria a isenção fiscal para combustíveis importados destinados à Zona Franca de Manaus, a Presidência da República “reeditou” a publicação no Diário Oficial da União, com veto ao artigos.

O recuo foi resultado da pressão da bancada do Amazonas no Senado Federal. O líder do governo, senador Fernando Bezerra (MDB/PE), havia se comprometido com o veto, que inicialmente não saiu, provocando indignação nos parlamentares.

A confusão se deu nesta quinta (15) na sanção da MP 1034.

As informações completas foram publicadas antecipadamente para os leitores do político epbr, serviço exclusivo para empresas da agência epbr.

A inclusão do artigo, agora vetado, foi uma iniciativa da Receita Federal e do Ministério da Economia. A oneração é uma demanda do setor de combustíveis, que vê desvio de função nos benefícios fiscais – o risco de combustível vendido à Zona Franca, com isenção, ser comercializado em outras regiões do país.

Outro argumento da Receita é a dificuldade em fiscalizar a prática.

O que está em jogo

- Combustíveis importados com destino à Zona Franca de Manaus são isentos de PIS/Cofins;
- O benefício, contudo, não é legítimo na visão da Receita Federal;
- A distribuidora Atem (Amazônia Energia), com forte presença na Região Norte, opera com a isenção mediante decisão judicial;
- Mercado de combustível apoia fim da desoneração.

- A refinaria de Manaus (Isaac Sabbá, RMAN), da Petrobras, concorre localmente, sem isenção, com o combustível importado desonerado. A unidade está sendo vendida.

A proposta, contudo, não estava na MP 1034 original. Foi incluída no relatório do deputado federal Moses Rodrigues (MDB/CE) na Câmara dos Deputados, por influência de auxiliares de Paulo Guedes.

A MP cuidou do aumento da carga tributária de bancos, do fim do regime especial da indústria química e da redução do teto para compra de veículos com isenção para pessoas com deficiência.

O arrocho foi necessário para bancar o subsídio de dois meses dos tributos federais no óleo diesel A, encerrado em 1º de maio; além do subsídio de dois reais nos botijões de GLP de 13 quilos, voltados para consumidores domésticos (sem prazo para acabar).

O texto foi alterado pelo Congresso Nacional. O teto do valor dos veículos foi ampliado, foram incluídas mudanças no rateio de loterias e o fim do REIQ foi adiado, contrariando a intenção de Guedes de eliminar o regime especial.

O artigo 8, vetado na “reedição” da sanção, exclui “petróleo, lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos derivados de petróleo” da isenção fiscal da Zona Franca de Manaus, tanto nas operações para consumo interno, quanto na saída.

Bezerra garantiu veto à Eduardo Braga

Na votação da MP 1034, em 22 de junho, o senador Eduardo Braga (MDB/AM), com apoio da bancada do Amazonas, tentou a impugnação do fim da isenção para a Zona Franca de Manaus. O senador recuou com a informação de Bezerra que não haveria necessidade de discutir o tema e o artigo seria vetado.

“Evidentemente o art. 8º tem um problema. É que ele quer mudar lei complementar em lei ordinária. E isso traz obviamente insegurança jurídica, isso traz questões da hierarquia das leis (...) E o Senador Fernando Bezerra, ainda há pouco, se manifestou, dizendo que o governo entende que efetivamente há uma ilegalidade – e há –, e o governo, se não for impugnada a matéria, vetará”, disse Braga durante a votação em 22 de junho.

O líder do governo sugeriu, inclusive, aceitar a impugnação, na contramão do interesse do Ministério da Economia, mas o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM/MG), preferiu não se posicionar. No comando da sessão, caberia a Pacheco aceitar o pedido de impugnação.

“Isso mesmo, sr. presidente [Rodrigo Pacheco]. Eu queria reafirmar e submeter à apreciação de V. Exa. a possibilidade da impugnação do art. 8º, mas, na hipótese de não haver impugnação, o governo já declara de antemão que vetará o art. 8º”, respondeu Bezerra.

Por CPI, Bolsonaro ameaça Zona Franca

Em maio, ao se dirigir em uma de suas lives semanais ao senador Omar Aziz (PSD/AM), Jair Bolsonaro chegou a ameaçar acabar com a Zona Franca de Manaus.

O próprio ministro da Economia, Paulo Guedes, já fez críticas à isenção fiscal que beneficia o estado do Amazonas, mas vem tentando contemporizar, para evitar maiores conflitos com o Congresso Nacional.

“Imagine Manaus sem a Zona Franca, hein, senador [Omar] Aziz? Você que fala tanto na CPI, senador Eduardo Braga, imagine aí o estado, ou Manaus, sem a Zona Franca?”, ameaçou Bolsonaro em maio.

Entre idas e vindas, o governo até mesmo chegou a ampliar benefícios fiscais para a região Norte.

Antes de ser internado, Jair Bolsonaro disse que o fim de “uma isenção” permitiria dar um novo subsídio para o óleo diesel.

Sem detalhar como, nem informar qual seria a fonte do recurso, o presidente falou em redução dos tributos federais em 4 centavos por litro – de 31 para 27 centavos. O aumento recente da Petrobras foi de dez centavos por litro.

“O que eu decidi hoje e o Paulo Guedes concordou: nós pegamos uma isenção – não vou entrar em detalhe aqui – e deixamos de dar essa isenção para tal setor. E o que vamos fazer com isso aí? Nós apontamos, sinalizamos, para reduzir o PIS/Cofins do diesel”, disse, durante a sanção da MP da Eletrobras.

Entre março e 1º de maio, o governo isentou o diesel A (sem biodiesel) de PIS/Cofins. No fim do período de desoneração – bancado pela MP 1034, do aumento de impostos para bancos e indústria química –, a Petrobras reduziu os preços do diesel em 2%, no primeiro reajuste da gestão Silva e Luna. Agora em julho, elevou em 4%.

O Ministério da Economia não se pronunciou sobre o anúncio do presidente.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 16/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CREDORES DA SAMARCO REJEITAM PROPOSTA DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL, DIZ DOCUMENTO

Eles afirmam que o principal objetivo do plano proposto é proteger as gigantes da mineração Vale e BHP, donas da Samarco

Por Reuters



Credores da Samarco rejeitam proposta de recuperação judicial, mostra documento Foto: Washington Alves / REUTERS

SÃO PAULO - Os credores da mineradora Samarco, joint venture da brasileira Vale com o grupo anglo-australiano BHP, apresentaram na quinta-feira uma objeção à proposta de recuperação judicial apresentada pela empresa, segundo documento judicial.

No texto, os credores afirmaram que o principal objetivo do plano proposto é proteger as gigantes da mineração donas da Samarco e reduzir os pagamentos futuros aos detentores de títulos e credores.

Indenização: Vale terá de pagar R\$ 1 milhão à família de cada trabalhador morto em desastre de Brumadinho

Com isso, eles rejeitaram a oferta da Samarco de um desconto de 85% no valor a ser pago aos maiores credores da companhia, incluindo os acionistas Vale e BHP, que têm R\$ 24 bilhões a receber da joint venture. Os pagamentos ocorreriam em 2041.



Os credores disseram que tanto a Vale quanto a BHP, como acionistas, deveriam ser pagas somente depois que todos os outros credores recuperassem totalmente seu dinheiro. Eles também questionam parte dos créditos que as sócias têm a receber.

A outra alternativa ofertada pela Samarco, que permitiria que credores recebam ações preferenciais da mineradora como pagamento, também foi recusada pelos credores.

"É inaceitável que um plano de recuperação judicial de uma empresa controlada pelas maiores mineradoras do mundo preveja simplesmente uma verdadeira (e ilegal) anistia do devedor para criar valor para suas multibilionárias acionistas que são, aliás, solidariamente responsáveis pelo maior desastre ambiental do Brasil", disseram credores no documento judicial.

Os credores defendem que a Samarco, a Vale e a BHP paguem em três partes iguais por todos os danos causados pelo rompimento da barragem, disseram em entrevista os advogados dos credores Paulo Padis e Marcos Pitanga. No entanto, a Samarco se comprometeu com todos os pagamentos para reparar os danos.

Os credores e a Samarco assinaram recentemente acordos de confidencialidade para iniciar as negociações.

A Samarco e a Vale afirmaram em comunicados separados que o plano de reestruturação proposto leva em consideração as finanças da empresa e visa manter os pagamentos para reparar os danos causados pelo desastre. A empresa acrescentou que os credores não apresentaram nenhum plano alternativo até o momento.

A BHP disse que os empréstimos concedidos à Samarco para permitir sua continuidade nos últimos cinco anos foram em termos semelhantes às linhas de crédito tomadas pela mineradora antes do desastre.

O rompimento de uma barragem da Samarco em 2015 deixou 19 mortos e centenas de desabrigados, além de poluir o rio Doce em toda a sua extensão até o mar capixaba, no que foi considerado à época o maior desastre socioambiental da história do país e levou a empresa a graves problemas financeiros.

A empresa levou anos para renovar suas licenças e retomar atividades.

As operações da Samarco foram reiniciadas em dezembro de 2020, com a retomada de um de seus três concentradores para beneficiamento de minério de ferro no Complexo de Germano, localizado em Mariana, e de uma das quatro usinas de pelotização do Complexo de Ubu, em Anchieta (ES), totalizando capacidade de produção de 7 milhões a 8 milhões de pelotas de minério de ferro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/07/2021

LEILÃO DO 5G DEVE MOVIMENTAR R\$ 44 BILHÕES, DIZ ANATEL

Números ainda serão analisados pelo Tribunal de Contas da União e podem ser modificados. Governo quer realizar certame ainda neste ano

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) calculou que o leilão do 5G deve movimentar pelo menos R\$ 44 bilhões. Esse foi o valor informado pelo órgão para a precificação das faixas da tecnologia em documentos enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Desse total, R\$ 37 bilhões se referem a compromissos de investimentos. O restante da outorga (R\$ 7 bilhões) será arrecadado pelo Tesouro Nacional.

Como os números ainda serão analisados pelo TCU, eles podem sofrer alterações. O governo espera que o leilão aconteça ainda este ano e que, até julho de 2022, o 5G já contemple as 27 capitais do país.



Leilão do 5G deve movimentar R\$ 44 bilhões, diz Anatel
Foto: Lionel Bonaventure / AFP

A previsão anterior era que o certame seria realizado em meados deste ano, o que não será possível, devido ao atraso no envio de informações solicitadas à Anatel pelo TCU. Os últimos documentos foram encaminhados ao Tribunal em 25 de junho.

"A complexidade dos estudos é notória. São 67 lotes abrangendo quatro faixas de frequência diferentes, o que equivale, na prática, a quatro licitações independentes. O leilão do 5G deverá outorgar direitos de exploração valorados em cerca de R\$ 44 bilhões, associados a compromissos de investimentos na ordem de R\$ 37 bilhões, abrangendo os mais de 5,5 mil municípios do país", destaca Raimundo Carneiro em uma nota técnica do Tribunal.

A nota diz ainda que, "além disso, os estudos e documentos jurídicos trazem pontos de alta relevância para o sucesso da licitação e dos futuros contratos, e que devem passar pelo escrutínio do TCU".

Na última quarta-feira, o TCU confirmou o prazo para a votação no plenário da análise do edital do 5G. A previsão do ministro relator no Tribunal, Raimundo Carneiro, é que a área técnica conclua o estudo até o dia 8 de agosto e a sessão extraordinária para a votação ocorra no dia 18 do mês que vem.

A construção de uma rede privativa de uso exclusivo do governo e de um projeto para conexão da Região Norte faz parte do rol de compromissos de investimentos estabelecidos no edital, com custo estimado em R\$ 2,5 bilhões.

A rede fechada teria uma proteção mais robusta no sistema de instituições como as Forças Armadas, o Banco Central e a cúpula dos Três Poderes.

Outros R\$ 30 bilhões são projetados para a cobertura de todos os municípios com 5G, incluindo novos equipamentos e instalação de backhaul — ligação entre o núcleo da rede, ou backbone, e as sub-redes periféricas — e das redes de 4G em rodovias federais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SHOPPINGS APOIAM REFORMA DO IR APÓS RELATOR DIZER QUE VAI LIMITAR TRIBUTOS DO SETOR

Em conversa com executivos, Celso Sabino se comprometeu em reduzir a cobrança do imposto sobre dividendos entre as empresas do mesmo segmento

Por Circe Bonatelli, O Estado de S.Paulo

As lideranças do setor de shopping centers selaram, hoje, apoio à reforma tributária após o relator, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), se comprometer a limitar os impostos sobre dividendos na proposta que será enviada para votação na Câmara.

"O setor de shoppings oficialmente apoia a reforma como ela está hoje, conforme o parecer do relator e os ajustes que ele se comprometeu a fazer", disse o presidente da Associação Brasileira de Shopping Centers (Abrasca), Glauco Humai, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

Humai conversou com a reportagem após participar de um almoço com Celso Sabino em um hotel em Brasília. O encontro reuniu os conselheiros da Abrasca - Carlos Jereissati Filho (Iguatemi), Renato Rique (Aliance Sonae), Ruy Kameyama (BRMalls), Vander Giordano (Multiplan), Eduardo Gribel (Tenco), Marcos Carvalho (AnCAR) e Fernando Maia (Saga Malls).

A decisão pelo apoio veio após o relator acenar com o compromisso de minimizar a cobrança de dividendos entre empresas do mesmo grupo econômico, incluindo as Sociedades de Propósito Específico (SPEs). Isso fazia parte da proposta original da reforma - o projeto de lei 2.337/21 - e afetava profundamente todas as empresas do setor.

No mercado imobiliário, os empreendimentos residenciais e comerciais são organizados na forma de SPEs, separados do restante do grupo. A cada balanço, enviam o seu resultado líquido na forma de dividendos para as empresas controladoras, que funcionam como espécies de holdings.

O formato de SPE ajuda a segregar as contas de cada empreendimento das contas da holding, evitando contaminação entre ativos e passivos, que já foi a razão de quebra de tempos atrás. Esse modelo emergiu justamente após o caso da Encol.

Indefinido

Na conversa de hoje, Sabino sinalizou que vai rever a distribuição dos dividendos entre SPEs e as controladoras. A ideia é que as empresas com mais de 10% de participação nas SPES fiquem livres de pagar o imposto de 15% sobre dividendos. Já aquelas com participação inferior a 10% da SPE, sim, terão de pagar.

O percentual exato não foi definido e está sujeito a alterações. Mas a régua perto de 10% foi citada como forma de distinguir quem tem participação relevante e pode ser considerado um 'dono' do negócio, como é o caso das empresas de shoppings. Nessas situações, o pagamento do imposto ocorrerá apenas na distribuição dos dividendos aos acionistas finais, após recolhimento dos resultados de cada SPE pela controladora.

Dentro dessa mesma lógica, quem tem uma fatia pequena da SPE seria automaticamente caracterizado como um investidor (caso de muitos fundos) e, portanto, sujeito à taxa imediata

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/07/2021

MONITOR DO PIB DA FGV APONTA ALTA DE 1,8% NA ATIVIDADE ECONÔMICA EM MAIO

Apesar do avanço em relação a abril, a economia ainda está 0,7% abaixo do patamar de fevereiro de 2020, antes da pandemia

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO - O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro cresceu 1,8% em maio ante abril, segundo o Monitor do PIB, apurado pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV). Na comparação com maio de 2020, a atividade econômica avançou 13,4% em maio de 2021.

"Em maio, com relação ao mesmo mês do ano passado, a economia seguiu no ritmo de intenso crescimento observado desde abril devido à baixa base de comparação em 2020. Isso é reflexo do crescimento em todas as atividades econômicas e componentes da demanda. Apesar disso, a economia ainda se encontra 0,7% abaixo do nível que detinha em fevereiro de 2020, período anterior ao início da pandemia no País. Esses resultados mostram que ainda há um longo caminho

para a retomada mais robusta da economia", diz Claudio Considera, coordenador do Monitor do PIB-FGV, em nota oficial.

O Monitor do PIB antecipa a tendência do principal índice da economia a partir das mesmas fontes de dados e metodologia empregadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), responsável pelo cálculo oficial das Contas Nacionais.

Sob a ótica da demanda, o consumo das famílias cresceu 10,1% no trimestre encerrado em maio em comparação ao mesmo período do ano passado. Houve crescimento em todos os componentes do consumo, com destaque para o resultado expressivo dos bens duráveis (49,8%) e dos bens semiduráveis (71,6%).

"Essas taxas, de certa forma, devolvem as fortes quedas apresentadas em abril e maio de 2020", aponta a FGV.

A Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF, medida dos investimentos no PIB) teve elevação de 29,3% no trimestre encerrado em maio em comparação ao mesmo período do ano anterior, puxada pelo componente de máquinas e equipamentos.

"Isso se deveu, em grande parte, ao crescimento de automóveis, caminhões e veículos automotores em geral. Essa taxa é mais do que duas vezes a queda do trimestre findo em maio de 2020", apontou a FGV.

As exportações subiram 12,3%, na mesma base de comparação, enquanto as importações tiveram expansão de 28,5% no período, impulsionadas pelo aumento nas compras de bens intermediários importados (38%) e de bens de capital (32,6%).

Em termos monetários, o PIB alcançou aproximadamente R\$ 3,434 trilhões de janeiro a maio de 2021, em valores correntes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/07/2021

INTERESSE POR ENERGIA SOLAR PODE IMPULSIONAR TÍTULOS VERDES NO BRASIL

Emissão pelos chamados green bonds ainda ocorre por preocupação reputacional das empresas, mas interesse deve crescer com o aumento no número de fundos de investimento buscando se qualificar como ESG ou verde, diz especialista

Por Sabrina Gabriela, especial para o Estadão, O Estado de S.Paulo



O cenário nacional oferece condições especialmente propícias para o investimento via títulos verdes em energia solar Foto: Felipe Rau/Estadão

A popularidade dos títulos verdes está crescendo e, de acordo com o International Financing Review, plataforma especializada no mercado financeiro, o comércio global dos chamados green bonds em 2021 ultrapassará o total do ano passado, que foi de U\$ 247,5 bilhões, ainda no primeiro semestre. No Brasil, de janeiro a março, dados mais recentes disponíveis, mais de U\$ 4,6 bilhões em títulos verdes foram executados. Tanto no cenário nacional quanto no internacional, grande parte desses investimentos tem o mesmo destino: o desenvolvimento de energias renováveis, com foco na energia solar.



Em junho, o banco BV anunciou a emissão de R\$ 100 milhões em letras financeiras verdes atribuídas ao financiamento de painéis solares. Por meio desses papéis, a instituição se compromete a investir em projetos com impacto ambiental positivo no setor da energia.

A preferência por esse ramo se deve ao fato de que ela origina parte significativa do gás carbônico produzido pelo mundo: cerca de 41% das emissões mundiais de CO₂ se relacionam à energia. Segundo a Agência Internacional de Energia, a chave para o enfrentamento da atual crise climática encontra-se justamente nesse setor.

Exemplo disso é a estação Noor-Ouarzazate, no Marrocos, considerada uma das maiores plantas solares do mundo. O projeto exigiu U\$ 2,5 bilhões em financiamento e parte dessa quantia foi investida via títulos verdes. Os primeiros green bonds do país foram emitidos nesse contexto pela empresa Masen, focada em energia sustentável. A planta pode ajudar o Marrocos a atingir seu objetivo de ultrapassar os 40% de energia limpa entre o uso total de energia pelo país.

No Brasil, o entusiasmo por green bonds está em alta. No segundo trimestre de 2021, a empresa Sitawi Finanças do Bem emitiu pareceres sobre negócios que acumulam quase U\$ 700 milhões em títulos verdes no País. Só em janeiro de 2021, foram captados U\$ 2,2 bilhões em emissões de títulos verdes, valor equivalente ao total registrado em 2019, de acordo com a consultoria.

“Se o País continuar nesse ritmo, e essa é a tendência, além de se consolidar como uma potência regional, o mercado brasileiro de títulos verdes poderá se posicionar entre os dez maiores mercados do mundo em volume transacionado”, afirma Lucca Rizzo, advogado especialista em mercado de capitais. Um dos setores que mais se beneficiará com a popularização dos green bonds deve ser o energético.

“No contexto atual de taxa básica de juros ainda baixa, as companhias que desenvolvem projetos de energia renovável se beneficiam por conseguir acessar facilmente o mercado de capitais por meio da emissão de debêntures de infraestrutura, que possuem benefício fiscal, e pela possibilidade de incluir um rótulo verde em suas emissões e se aproximar de investidores ESG”, explica. Como consequência, esses projetos conseguem obter um custo de crédito mais vantajoso do que teriam se fosse contratado um crédito corporativo.

O atual interesse mundial pelas energias renováveis se justifica não só pelo sentimento de urgência trazido pelo aquecimento global, mas também por sua rentabilidade. De acordo com estudo publicado em 2020 pelo Imperial College Business Schools, o investimento em energia sustentável na Alemanha e na França trouxe retornos de 178,2% ao longo de cinco anos, em comparação com um retorno de negativos 20,7% dos investimentos em combustíveis fósseis. De forma parecida, nos Estados Unidos, o retorno foi de 200,3% para o dinheiro aplicado em energia limpa e de 97,2% para aquele aplicado em combustíveis fósseis.

O sucesso desses empreendimentos sustentáveis incentiva o crescimento da emissão de títulos verdes. Entre 2021 e 2025, cerca de € 250 bilhões serão emitidos em green bonds pelo programa NextGenerationEU (pacote de recuperação da União Europeia para apoiar os Estados atingidos pela pandemia). No Brasil, esses títulos mobilizaram U\$ 1,2 bilhão em 2019, segundo a Climate Bonds Initiative - quase seis vezes mais do que em 2018.

“Nacionalmente, a procura por esses títulos ocorre mais por uma preocupação reputacional, mas esse interesse deve crescer com o aumento no número de fundos de investimento de crédito buscando se qualificar como ESG ou verde”, opina Valéria Andrade, especialista em finanças sustentáveis da Sitawi.

O cenário nacional oferece condições especialmente propícias para o investimento via títulos verdes em energia solar, a exemplo da operação do banco BV. Segundo um levantamento da consultoria Bloomberg New Energy Finance, aproximadamente 32% da energia nacional virá do sol até 2050. Para tanto, será preciso aplicar muitos recursos no ramo e nas tecnologias a ele relacionadas - grande parte do qual deverá ser investido via títulos verdes. De acordo com as

estimativas da Associação Brasileira da Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), em 2021, esses investimentos devem ultrapassar os R\$ 22,6 bilhões.

“Pela sua natureza, o setor de renováveis é tipicamente beneficiado por esse mercado. No Brasil, os projetos de energia solar, assim como eólica e bioenergia, já estão entre os principais alvos das emissões de títulos verdes”, afirma Beatriz Secaf, gerente de Sustentabilidade da Federação Brasileira de Bancos (Febraban). “Precisamos de investimentos em tecnologias verdes, como a geração de energia solar.”

Para Valéria Andrade, o momento é extremamente favorável para focar nesse ramo. Segundo a especialista, de acordo com a base de dados da Sitawi, cerca de 25% dos títulos verdes emitidos no Brasil são referentes ao setor da energia verde. “O investimento em energias não renováveis pode representar um risco para o Acordo de Paris e para a necessidade de descarbonização, e existe uma expectativa que esses ativos se tornem obsoletos no futuro”, afirma. “Assim, além de trazer um risco reputacional, esse comportamento pode trazer também um risco financeiro, o que só valoriza ainda mais a procura de títulos verdes de energias renováveis.”

Já é possível enxergar resultados da recente aplicação de capital no setor no Brasil. Em junho, o País superou as 500 mil conexões de geração própria de energia solar.

Ao mesmo tempo, a conta de luz mais cara leva consumidores a buscar a energia solar como alternativa. De acordo com levantamento do Portal Solar, entre janeiro e maio, o interesse em projetos de geração distribuída (expressão que define a eletricidade gerada perto do local de consumo abrangendo diversas fontes de energia renovável) cresceu em 117%. Com isso, o portal projeta o surgimento de 5,4 mil novas empresas focadas em projetos focados em energia solar fotovoltaica no Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/07/2021

MAIOR PRODUÇÃO DE PETRÓLEO SOB REGIME DE PARTILHA DEVE AJUDAR LEILÃO, DIZ PRESIDENTE DE ESTATAL

Segundo Eduardo Gerk, que comanda a PPSA, que opera a parte da União no pré-sal, quanto mais a produção desses campos se materializa, mais aumenta o interesse do mercado; leilão está previsto para setembro

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo



RIO - O aumento da produção de petróleo dos campos sob regime de partilha, que contam com a participação da União, deve garantir maior disputa no próximo leilão da commodity, programado pela Pré-Sal Petróleo (PPSA) - estatal que opera a parte da União no pré-sal - para ser realizado na B3 até setembro, disse o presidente da empresa, Eduardo Gerk, ao Estadão/Broadcast.

A Petrobrás assinou em junho acordo de coparticipação com a PPSA e as parceiras CNOOC Brasil Petróleo e Gás (CNOOC) e CNOOC Petroleum Brasil Foto: Wilton Junior/Estadão

Na quarta-feira, 14, a empresa teve seu contrato com a B3 publicado no Diário Oficial da União, no valor de R\$ 734,4 mil, para a venda em leilão dos volumes de produção dos campos de Mero, Entorno de Sapinhoá, área individualizada de Tupi e Búzios, este último um dos maiores campos do mundo. Todos ficam na bacia de Santos.

De acordo com Gerk, quanto mais a produção desses campos se materializa, mais aumenta o interesse do mercado. Nesse terceiro leilão, o volume oferecido de Mero, por exemplo, já deverá ser mais que o dobro do último leilão. Os leilões da PPSA começaram em 2018. O primeiro, em abril daquele ano, não despertou interesse. O segundo, realizado em agosto do mesmo ano, vendeu 11,2 milhões de barris de petróleo, sendo 10,6 milhões de Mero e 600 mil barris de Sapinhoá.

A duração do novo contrato ainda não está definida, mas será superior a 1 ano, segundo Gerk. No leilão realizado em 2018, a proposta vencedora, da Petrobrás, foi para um contrato de 36 meses, que vence este ano.

"É uma questão de estratégia, as ofertas são em prazos diferentes e, naquele momento, em 2018, a melhor oferta foi pelo contrato de três anos", explica o diretor de Administração, Finanças e Comercialização da PPSA, Samir Awad.

Ele ressalta que a PPSA está trabalhando com volumes crescentes de produção em todos os contratos que administra para a União, principalmente do campo de Mero, que vai ter a primeira unidade do sistema definitivo instalada no ano que vem, e a segunda em 2023.

"Dos quatro petróleos que a gente pretende ofertar (no leilão), essa será a produção mais material, deve passar do dobro do leilão anterior", diz Awad.

Segundo ele, com o sistema definitivo instalado as incertezas são afastadas e o interesse deve ser maior. Já o campo de Búzios terá seu acordo de coparticipação assinado em setembro, informou.

A Petrobrás assinou em junho acordo de coparticipação com a PPSA e as parceiras CNOOC Brasil Petróleo e Gás (CNOOC) e CNOOC Petroleum Brasil que irá regular a coexistência dos contratos de cessão onerosa e de partilha de produção do excedente da cessão onerosa para o campo de Búzios, no pré-sal da bacia de Santos. Com o início de vigência do acordo, a participação na jazida de Búzios será de 92,666% da estatal e 3,667% de cada um dos parceiros.

Apesar de não trabalhar com a hipótese de mais um leilão vazio, o diretor da PPSA informou que o "plano B", no caso de não haver ofertas, será a venda no mercado à vista até a formulação de um novo certame.

Concurso

Com o crescimento da produção e a continuidade dos leilões de petróleo, a PPSA também quer crescer e trabalha com a Secretaria das Empresas Estatais (Sest) um plano de cargos e salários e um concurso público, para contratação de 60 a 80 pessoas em 2023, já que as eleições do próximo ano impedem que o processo seja efetivado.

"A produção de petróleo da União até 2030 vai ser bastante material e a empresa (PPSA) tem de estar estruturada para atender o que virá pela frente", explica Gerk.

Segundo ele e Awad, a PPSA está cheia de pessoal experiente "de cabelos brancos" e a intenção é renovar a empresa para deixar o quadro mais jovem.

"Até o fim do ano vamos entregar a proposta de cargos e salários, sabemos que 2022 é ano eleitoral, portanto sabemos que mesmo que consiga aprovação final da Sest, vamos fazer concurso mas não poderemos contratar durante a quarentena da eleição", destaca.

Os "cabelos brancos", porém, estão fazendo diferença na pandemia. Com 36 dos seus 58 empregados já completamente imunizados com a segunda dose da vacina contra o covid-19, já será possível iniciar um sistema de trabalho híbrido, entre presencial e home office, informa Gerk.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/07/2021

EXECUTIVOS DO ALTO ESCALÃO DA PETROBRAS VOLTAM AO ESCRITÓRIO

Por *Fernanda Nunes*

O isolamento social acabou para os executivos do alto escalão da Petrobras. Diretores e gerentes executivos retomam neste mês aos escritórios. Eles estão na primeira das três ondas de reocupação dos prédios da petrolífera estatal. Em agosto, será a vez da segunda leva da “alta administração”, num nível mais baixo de gerência.

O retorno do restante dos empregados acontecerá em outubro. Ainda assim, está mantido o modelo de trabalho híbrido proposto pelo ex-presidente da empresa, Roberto Castello Branco. Quando retomarem as atividades, os funcionários vão compartilhar espaços e equipamentos e alternar entre os trabalhos remoto e presencial.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/07/2021

CPFL ARREMATTA A TRANSMISSORA DE ENERGIA GAÚCHA CEEE-T POR R\$ 2,6 BI

Proposta teve ágio de 57,13% em relação ao pedido inicial, mas ainda ficou abaixo do esperado pelo governo do Rio Grande do Sul

Por *Wiliam Miron e Leandro Tavares, O Estado de S.Paulo*

A CPFL Energia arrematou a transmissora de energia gaúcha CEEE-T, após oferecer uma proposta de R\$ 2,670 bilhões pelo ativo, um ágio de 57,13% em relação ao pedido inicial de R\$ 1,699 bilhão. Essa é a segunda privatização feita pela gestão Eduardo Leite (PSDB) à frente do governo do Rio Grande do Sul.

A abertura de envelopes, na manhã esta sexta-feira, 16, na sede da B3, em São Paulo, contou com ofertas das empresas Isa Cteep, CL RJ 004, MEZ Energia, Companhia Técnica de Comercialização de Energia e Infraestrutura em Energia Brasil, confirmando o prognóstico de forte competição pelo ativo, que é considerado a joia da coroa entre as estatais gaúchas. O valor final da operação, porém, ficou abaixo dos R\$ 3 bilhões esperados pela gestão Leite.

Além da CPFL, outras companhias de grande porte eram cotadas para participar da disputa: ISA Cteep, Taesa, Alupar, CPFL e Eletrosul, além dos fundos de investimentos canadenses Canada Pension Plan Investment Board e o Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ).

Contudo, o apetite de algumas das participantes foi comprometido pela revisão da Receita Anual Permitida (RAP), pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), na última terça-feira. Segundo executivos de uma das potenciais compradoras, ela aconteceu um dia após a entrega de envelopes e reduziu em R\$ 200 milhões a previsão de receita da CEEE-T, modificando as avaliações feitas para o leilão. Exemplo disso foi a MEZ Energia, que entregou proposta de R\$ 2,035 bilhões, mas não fez lances na fase de propostas a viva-voz.

Com a aquisição, a CPFL passa a deter 66,08% do capital social da CEEE-T, que é responsável pela operação e manutenção de mais de 6 mil quilômetros de linhas de transmissão, sendo mais de 5,9 mil quilômetros próprios. A empresa tem também aproximadamente 15.700 estruturas de transmissão, com um total de 69 subestações que somam potência instalada própria de 10.513 MVA, cobrindo todo o Estado do Rio Grande do Sul.

A transmissora é considerada estratégica porque atende a uma região onde é realizado o intercâmbio de energia com a Argentina e o Uruguai, operação essencial para a segurança energética do País, especialmente em períodos como o atual, de escassez hídrica.

Com a aquisição, a CPFL reforça sua presença no Sul do País, onde já atua em 77% do território do Rio Grande do Sul (381 municípios) e atende 2,988 milhões de unidades consumidoras por meio da distribuidora RGE Sul.

No segmento de geração, tem participação nas usinas hidrelétricas Foz do Chapecó, Enercan (Campos Novos), Barra Grande e Ceran (Cia. Energética Rio das Antas), além de operar pequenas centrais hidrelétricas (PCH) e parques eólicos.

O Grupo CPFL e era considerado favorito para levar a área de distribuição da CEEE no leilão realizado em março, mas resolveu não participar do certame, e a Equatorial Energia arrematou a empresa pelo lance simbólico de R\$ 100 mil, além de assumir passivos da distribuidora.

Política

A privatização de mais uma empresa tem significado político relevante para o governador Eduardo Leite, que é cotado para ser o candidato do PSDB na disputa pela Presidência da República no próximo ano.

O sucesso na agenda de privatizações e uma gestão marcada por ações liberais têm agradado a uma parcela relevante do empresariado brasileiro, que enxerga nele potencial para ser uma terceira via, capaz de romper a esperada polarização entre Jair Bolsonaro e Luiz Inácio Lula da Silva na corrida presidencial de 2022. Os defensores de sua candidatura tentam retratar o político de 36 anos como um jovem gestor.

Com apoio da maioria dos deputados na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, Leite tem colocado em prática um ambicioso projeto de privatizações e saneamento das contas públicas do Estado, que é historicamente marcado por disputas políticas.

A agenda de privatizações do governador inclui, ainda, a venda da distribuidora de gás Sulgás por R\$ 928 milhões, que pode acontecer em setembro, da área de geração de energia da CEEE, e da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan), além das concessões de parques e áreas de conservação do Estado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/07/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

O MUNDO RICO E OS ESTADOS INSULARES

Indústrias de combustíveis fósseis deveriam ser mais taxadas

Por Jeffrey D. Sachs e Isabella Massa

O aparecimento do furacão Elsa no Caribe este mês, bem antes do começo usual da temporada de furacões no Atlântico, é uma amostra do que os pequenos Estados insulares em desenvolvimento (Sids, na sigla em inglês) terão pela frente. Esses Estados já estão sofrendo os efeitos devastadores das mudanças climáticas e agora terão de gastar muito em reparos e medidas para aumentar sua capacidade de resiliência. Os países ricos e suas empresas de combustíveis fósseis contribuíram decisivamente para o problema, de modo que agora eles deveriam ajudar a cobrir os elevados custos climáticos dos Sids.

Graças às suas circunstâncias únicas, os 58 Sids do mundo - 38 dos quais são membros da Organização das Nações Unidas (ONU) - pertencem a um grupo especial dentro da ONU desde 1992. Em um novo estudo para a ONU, identificamos três vulnerabilidades que os Sids enfrentam hoje.

O mundo está chegando a um ponto de ruptura. Os ricos estão vacinados; os pobres não. Os ricos despejam emissões causadoras do efeito estufa; os pobres sofrem as

consequências. Mas, no fim, pandemias e crises ambientais globais não respeitam fronteiras nacionais.

Em primeiro lugar, como a maioria dos Sids tem populações pequenas (abaixo de um milhão), suas exportações são concentradas em poucas atividades. Quando a covid-19 explodiu, os Sids dependentes do turismo foram atingidos muito mais duramente do que a maior parte dos outros países. Em 2020 os PIBs de Barbados, Fiji e as ilhas Maldivas caíram, respectivamente, 17,6%, 19% e 32,2%, comparado a 3,5% dos Estados Unidos.

Em segundo lugar, muitos Sids tendem a incorrer em custos de transporte mais elevados, uma vez que se encontram longe das principais rotas marítimas mundiais. Os Estados insulares do oceano Pacífico são os mais remotos. No oceano Índico, as Maldivas e as ilhas Seychelles estão afastadas das rotas marítimas e no Caribe, as distâncias variam, com algumas ilhas localizadas muito mais perto dos portos americanos do que outras.

Por último, por causa de suas geografias físicas, os Sids apresentam vulnerabilidades ambientais extraordinárias e enfrentam riscos especiais, como a insegurança alimentar. A elevada dependência das importações de alimentos leva muitos Sids a registrar epidemias de diabetes e obesidade.

O furacão Elsa está longe de ser um evento pontual. As mudanças climáticas induzidas pela ação humana já estão levando a um aumento do nível dos oceanos e a furacões, enchentes, secas, incêndios florestais, ondas de calor e quebras de safras mais intensos. Nas Maldivas, onde a água potável sempre foi escassa, as fontes de águas subterrâneas estão sob a ameaça contínua do aumento dos níveis dos oceanos e da mudança do regime de chuvas.

E no Caribe os furacões de grande intensidade, como os três que atingiram a região em 2017, deixam os países com contas de recuperação enormes e endividamentos pesados. Ao reforçarem a infraestrutura física, esses países podem se tornar bem mais resilientes. Essa resiliência tem um retorno social muito alto, mas também custos financeiros elevados.

Num relatório recente do Fundo Monetário Internacional (FMI) que mediu os custos extras que os pequenos Estados em desenvolvimento (SDS, na sigla em inglês) arcam para cumprir as Metas de Desenvolvimento Sustentável, apenas dois dos 25 países estudados não fazem parte do grupo dos Sids. E o FMI conclui que os 25 Sids não podem bancar por conta própria as metas de desenvolvimento sustentável. A promessa da comunidade internacional de “não deixar ninguém para trás” na obtenção do desenvolvimento sustentável só será cumprida com financiamentos extras ao desenvolvimento para os Sids.

Mesmo assim, muitos Sids não são qualificados para contrair empréstimos em condições favoráveis junto a bancos de desenvolvimento oficiais e os recém-criados fundos climáticos especiais. Eles são ricos demais, mesmo sofrendo um desastre ambiental atrás do outro, e mesmo com a pandemia ainda paralisando suas economias e ameaçando suas populações.

Há três maneiras principais com que os países ricos poderiam - e deveriam - ajudar a compensar o dano que eles forjaram. Primeiro, eles deveriam injetar mais capital nos bancos multilaterais de desenvolvimento (incluindo o Banco Interamericano, o Banco de Desenvolvimento do Caribe, o Banco Asiático de Desenvolvimento e o Banco Africano de Desenvolvimento). Ao tomarem empréstimos a juros baixos nos mercados mundiais, os bancos multilaterais de desenvolvimento poderiam transformar US\$ 1 extra de capital pago em um adicional de US\$ 5 ou mais de novos empréstimos para países urgentemente necessitados.

Segundo, os países ricos deveriam taxar suas indústrias de combustíveis fósseis para ajudar a cobrir a alta dos custos globais resultante de sua produção de combustíveis fósseis.

Em vez de distribuir dividendos para os seus acionistas, as empresas de petróleo e gás deveriam ser taxadas para aumentar as receitas a transferir para os Sids e outros países vulneráveis, para que eles possam cobrir os custos das mudanças climáticas e medidas de resiliência.

Terceiro, os países ricos deveriam taxar seus bilionários, especialmente agora que os patrimônios dessas pessoas alcançaram proporções inimagináveis. Os 2.755 bilionários do mundo hoje comandam US\$ 13,1 trilhões, um aumento de cerca de US\$ 5 trilhões desde o começo da pandemia.

O mundo está chegando a um ponto de ruptura. Os ricos estão vacinados; os pobres não. Os ricos despejam emissões causadoras do efeito estufa; os pobres sofrem as consequências. Os ricos desfrutam de ganhos de capital em ascensão; os pobres perdem seus empregos e meios de vida. Mesmo assim, nossos destinos estarão interligados no fim. Pandemias e crises ambientais globais não respeitam fronteiras nacionais. Os próprios interesses futuros do mundo rico exigem justiça, decência e uma estratégia financeira mundial que reconheça e enfrente as necessidades urgentes dos Estados e pessoas vulneráveis. (Tradução de Mario Zamarian).

Jeffrey D. Sachs é professor da Universidade Columbia, é diretor do Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade Columbia e presidente da Rede de Soluções para o Desenvolvimento Sustentável da ONU.

Isabella Massa é economista sênior da Rede de Soluções para o Desenvolvimento Sustentável da ONU. Copyright: Project Syndicate, 2021. www.project-syndicate.org

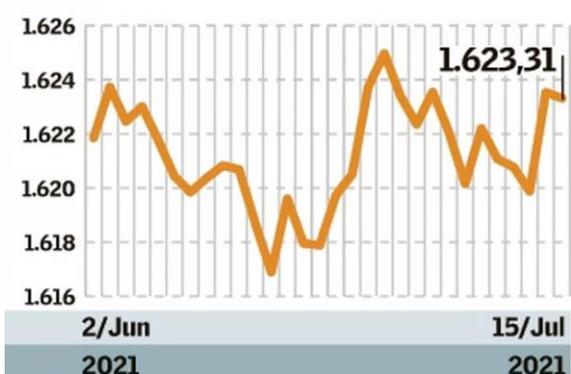
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/07/2021

DESTAQUES - FINANÇAS

Índice de Renda Fixa Valor

Base = 100 em 31/dez/99



Variações

No dia	-0,01%
No mês	-0,01%
No ano	-0,71%

Fonte: Valor PRO. Elaboração: Valor Data

Emissão da CSN Mineração

O conselho de administração da CSN Mineração aprovou a emissão de R\$ 1 bilhão em debêntures. Os recursos serão usados para investimentos no projeto de expansão do Terminal Portuário de Granéis Sólidos do Porto de Itaguaí e para o pagamento de despesas. A emissão será em até duas séries, com vencimento em dez anos, no caso da primeira série, e de 15 anos, no caso da segunda, disse a companhia em comunicado divulgado ontem. A distribuição será com esforços restritos. A remuneração será estabelecida após a conclusão do 'bookbuilding', sendo que os juros da primeira série serão correspondentes à maior taxa entre 4,77% e a taxa de retorno das Notas do Tesouro Nacional Série B (NTN-B), com vencimento em agosto de 2030, acrescida de spread de 0,7%. Em relação à segunda série, os juros serão correspondentes à maior taxa entre 4,9% e o retorno da NTN-B com vencimento em maio de 2035, acrescido de 0,78% ao ano. (Rita Azevedo)

Safra High Net

O Banco Safra anunciou a criação do Safra High Net, novo segmento voltado a clientes de alta renda. Conforme comunicado do banco, o High Net atenderá clientes com portfólios entre R\$ 3 milhões e R\$ 15 milhões. Segundo o banco, o novo segmento "traz uma proposta de valor diferenciada, que responde às expectativas e necessidades de pessoas e famílias cujos patrimônios vêm de longo tempo, assim como aquelas de empresários e empresárias, profissionais liberais, CEOs, produtores rurais e outros que têm empreendido com sucesso e formaram um patrimônio significativo". O Safra High Net terá "atendimento ainda mais próximo e diferenciado, e

uma oferta completa de produtos, serviços e especialistas financeiros dedicados”, afirmou o banco. “O novo segmento continua a longa tradição do Safra na gestão de patrimônio, ampliando o formato de atuação da instituição para o público alta renda”, acrescentou.

Pine origina R\$ 1,1 bi

O Banco Pine anunciou ontem a prévia operacional do segundo trimestre. Conforme o banco, a originação de crédito totalizou R\$ 1,129 bilhão entre abril e junho, praticamente estável em relação ao primeiro trimestre, mas com crescimento de 157% em relação ao segundo trimestre de 2020. A produção do crédito no segmento grandes empresas cresceu 144% na comparação anual, enquanto o segmento empresas aumentou 177%, “reforçando nossa estratégia de aumentar a participação de clientes com faturamento de até R\$ 500 milhões”, diz o banco no comunicado. Ainda conforme a prévia operacional, a originação de operações ancoradas em recebíveis cresceu 11% na margem e 228% na comparação com o mesmo período de 2020, para R\$ 520 milhões. As operações de capital de giro e financiamento do comércio (“trade finance”) foram de R\$ 609 milhões, redução de 7% ante o trimestre anterior, mas alta de 117% ante o segundo trimestre de 2020. (Eulina Oliveira)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/07/2021

MINÉRIO DE FERRO REGISTRA LIGEIRA QUEDA NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

O preço do minério de ferro fecha a semana com leve recuo nas negociações do mercado à vista da China, país que é o maior importador e consumidor da principal matéria-prima do aço.

O produto com teor de pureza de 62% de ferro, referência nas transações do mercado transoceânico, encerrou o dia com queda de 0,3%, a US\$ 221,43 a tonelada nas negociações do porto chinês de Qingdao, conforme a publicação especializada “Fastmarkets MB”.

Segundo traders disseram à publicação, a retração ocorreu por influência do aumento dos estoques nos portos da China, apesar da redução nos embarques.

Em julho, a commodity do aço sobe 3,4%. No acumulado do ano, a valorização do minério atinge 38%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/07/2021

GOVERNADORES LANÇAM PLANO DE RETOMADA "VERDE" E ESPERAM LIBERAÇÃO DE RECURSOS DO FUNDO AMAZÔNIA

Presidido por Flávio Dino, consórcio de Estados da Amazônia Legal terá força integrada para agir no combate a queimadas e ao desmatamento ilegal

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

O governador do Maranhão, Flávio Dino, afirmou nesta que está “esperançoso” no desbloqueio dos recursos do Fundo Amazônia, contingenciados há mais de dois anos, ainda em 2021 para o financiamento de ações para combate a queimadas e desmatamentos ilegais na região. São cerca de R\$ 2 bilhões, segundo ele, parados e que poderiam ser usados para financiar o Plano de Recuperação Verde (PRV), lançado nesta sexta-feira pelo Consórcio Interestadual para o Desenvolvimento Sustentável da Amazônia Legal, presidido por ele.

“Acredito firmemente que ou por intermédio da negociação política com o governo federal ou por intermédio da ação judicial que apresentamos no Supremo [Tribunal Federal], o Fundo Amazônia vai ser descontingenciado. É uma aposta real e concreta que isso vai ocorrer no segundo semestre”, afirmou em coletiva de imprensa nesta sexta-feira, em Brasília.



O Consórcio é formado pelos Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins.

Dino disse que “não há nenhum sentido na manutenção desse congelamento” e que a medida inviabiliza a captação de novos recursos externos. “Sem credibilidade não há aporte de recursos internacionais e empresariais, que é o problema do Brasil hoje. Com a paralisação do Fundo Amazônia se gera situação de desautorização, na prática, do governo federal para captar novos recursos. Se o fundo existente há 15 anos não funciona, como vai lançar novas iniciativas?”, acrescentou.

O governador disse que já dialogou com o novo ministro do Meio Ambiente, Joaquim Álvaro Pereira Leite, e que acredita na liberação dos recursos. “Estamos esperançosos que em face do debate internacional hoje ser muito intenso e se tornar mais intenso ainda, o governo federal de algum modo vai ser conduzido a isso”.

Dino também anunciou que o consórcio vai apresentar uma proposta de financiamento de R\$ 89 milhões a um fundo internacional para o pagamento aos Estados da região por resultados alcançados na redução da emissão de gases de efeito estufa.

“Pretendemos que o fundo aporte [o valor] ao consórcio e assim prepararemos os nove Estados para obter pagamento por resultado em face da redução de emissão de gases de efeito estufa em face de desmatamento e degradação ambiental”, afirmou.

“Vamos estabelecer metas confiáveis de redução de emissão de gases de efeito estufa por desmatamento e degradação e recebermos por resultados, isso é vital para o desenvolvimento da Amazônia. Isso corresponde à ideia de que a floresta em pé tenha valor, hoje é retórica. Não há incentivos econômicos para preservação”, comentou.

Flávio Dino informou que os Estados vão constituir uma força integrada para agir no combate a queimadas e desmatamentos ilegais no segundo semestre deste ano, período em que essas ações ilegais crescem na região. “Vamos constituir essa força para que não tenhamos crescimento dos indicadores no segundo semestre, que haja ao menos a estabilidade”, disse.

O governador afirmou que terá reuniões nas próximas semanas com o Ministério do Meio Ambiente para tratar do PRV e da posição brasileira na COP 26, que será realizada em novembro, em Glasgow, na Escócia. Ele disse que espera uma “unificação” para melhorar a imagem do país. “Há o dever nosso de evitar que o Brasil chegue lá como vilão ambiental do mundo. Temos que entender que isso pode trazer consequências econômicas e comerciais gravíssimas”, continuou.

Dino comentou sobre a política de carbono da União Europeia, anunciada nesta semana, e alertou para os riscos de prejuízos ao Brasil “em razão da não adoção de padrões sustentáveis de produção e economia verde” no país. “O mundo está se movimentando nessa direção e o Brasil não pode ficar paralisado por desacertos da política interna porque o preço internacional vai ser muito alto”, concluiu.

O que é o Plano de Recuperação Verde

O PRV lançado nesta sexta é uma estratégia para o desenvolvimento da região com o objetivo de estimular a transição para uma economia “verde” ou de baixo carbono que seja capaz de combater as desigualdades sociais e econômicas da região amazônica, gerar emprego e renda e proporcionar o crescimento econômico sustentável. O investimento inicial será de R\$ 1,5 bilhão, com recursos públicos e privados. Uma das metas é zerar o desmatamento ilegal até 2030.

A principal aposta do Estados para o financiamento das ações é o desbloqueio do Fundo Amazônia ainda este ano. O PRV tem quatro eixos: freio ao desmatamento ilegal, produção sustentável, inovação e capacitação e infraestrutura verde. Cada um deles tem desdobramentos em programas regionais, mas a avaliação da carteira de projetos e sua distribuição entre os estados levará em

conta o impacto ambiental e socioeconômico de cada um deles, a partir de uma metodologia pré-definida.

Para o financiamento da primeira fase do plano, o Consórcio Amazônia Legal quer estabelecer parcerias com o setor privado nacional, buscar empréstimos em bancos de fomento e fundos, além de doações de organismos nacionais e internacionais. Os governadores também pretendem pressionar pelo desbloqueio do Fundo Amazônia (gerido pelo BNDES), que possui cerca de R\$ 2 bilhões.

O orçamento de R\$ 1,5 bilhão será dividido da seguinte forma: 25% dos recursos para o eixo 1 (R\$ 375 milhões para combate ao desmatamento ilegal); 30% para o eixo 2 (R\$ 450 milhões para produção sustentável); 15% para o eixo 3 (R\$ 225 milhões para tecnologia verde e capacitação); e 30% dos recursos para o eixo 4 (R\$ 450 milhões para infraestrutura verde).

Os recursos para financiar a carteira de projetos do PRV serão públicos e privados, externos e internos, diz o Consórcio. O dinheiro será captado por meio do Mecanismo Financeiro, instituído para essa finalidade em 2019. O Fundo Brasileiro para a Biodiversidade (Funbio) é o agente financeiro.

Entre as ações para frear o desmatamento ilegal na região amazônica estão a fiscalização e o monitoramento, regeneração e recomposição florestal em áreas prioritárias, projeto de pagamentos por Serviços Ambientais (PSAs) baseados no Código Florestal, e a regularização fundiária e ambiental.

O PRV também lista projetos para promover o desenvolvimento produtivo, com a restauração florestal e geração de renda para pequenos produtores e comunidades locais, o apoio a cooperativas de produtos florestais não madeireiros e outros incentivos a atividades ligadas à bioeconomia, apoio na certificação de produtos para expandir comercialização nos mercados nacional e exportação, apoio à pesca e piscicultura de espécies nativas, incentivo a atividades de turismo ecológico, incentivos e controle visando a intensificação da pecuária, a redução da emissão de carbono das atividades de mineração, incentivo à agroecologia através de programas de compras públicas, como o Programa de Aquisição de Alimentos (PAA), e estabelecimento de sinergias entre as diversas escalas de bioeconomia, integrando mercados extrativistas e florestais ao de commodities.

O eixo de inovação e capacitação para a tecnologia verde inclui projetos para capacitar a mão-de-obra na floresta e nos centros urbanos, investimentos em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias verdes e biotecnologia, parcerias entre setor privado, universidades e institutos de pesquisa nas áreas de biotecnologia e tecnologia verde, e pesquisa e desenvolvimento em saúde.

Para promover a Infraestrutura verde necessária, o PRV prevê ações de saneamento básico e despoluição dos rios, conectividade e inclusão digital, energia renovável, habitação social, mobilidade urbana, transporte intermunicipal e interestadual sustentável, serviços de cuidados e infraestrutura de turismo verde.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/07/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

MINISTRO CRITICA MUNICÍPIOS QUE CRIAM REGRAS PRÓPRIAS DE VACINAÇÃO

Marcelo Queiroga ressalta importância do “esforço tripartite”
Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil – Brasília



O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, defendeu hoje (16) o esforço conjunto entre as três esferas de governo, no sentido de valorizar e seguir as estratégias definidas pelo Programa Nacional de Imunizações (PNI). O ministro criticou os municípios que já estariam anunciando a aplicação da terceira dose da vacina contra a covid-19, antes mesmo de a totalidade da população ter tomado a primeira dose.

As declarações foram feitas em Campo Grande (MS), onde o ministro participou da solenidade na qual foram anunciadas ações locais de atenção primária à saúde.

Ao ressaltar a importância do “esforço tripartite”, que envolve ministério e secretarias estaduais e municipais de Saúde, Queiroga disse que todos devem “seguir juntos” em relação à Campanha Nacional de Vacinação. “Não podemos ter municípios criando regras próprias e escolhendo subgrupos diferentes para vacinação”, disse ao criticar prefeitos e secretários que estariam criando “estratégias próprias diferentes” do que foi pactuado na tripartite, incluindo subgrupos que não foram ali elencados.

“Tem município anunciando a terceira dose. Como anunciar a terceira dose se não aplicamos a primeira dose em 100% da população brasileira? Isso gera calor em vez de gerar luz. Precisamos ter dados oriundos da ciência para poder tomar decisão. Não pode ser uma ciência self-service, em que se sai usando o que quer. Tem de ter base sólida. Não sabemos ainda como é a intercambialidade de doses. Existe uma ou duas publicações sobre isso”, argumentou o ministro.

Edição: Fernando Fraga

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 16/07/2021

AEB PREVÊ AUMENTO DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES E SUPERÁVIT RECORDE

Altas previstas terão reflexo positivo no cálculo do PIB, diz entidade

Por Alana Gandra – Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



A Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) divulgou hoje (14) suas previsões para a balança comercial deste ano. Segundo a AEB, as exportações deverão ficar em torno de US\$ 270,052 bilhões, com aumento de 28,7% em relação aos US\$ 209,817 bilhões efetivados em 2020, e as importações, em US\$ 202,051 bilhões, com expansão de 27,1% sobre os US\$ 158,930 bilhões alcançados em 2020. Para a entidade, haverá superávit de US\$ 68,001 bilhões, mais 33,6% em relação aos US\$ 50,887 bilhões

apurados no ano passado.

De acordo com a AEB, os aumentos projetados para as exportações e importações refletirão de forma positiva no cálculo do Produto Interno Bruto (PIB, soma dos produtos e serviços produzidos no país) de 2021.

Segundo o presidente executivo da AEB, José Augusto de Castro, a forte elevação dos preços das commodities (produtos agrícolas e minerais comercializados no mercado externo), especialmente

petróleo e minério de ferro, explica o crescimento projetado para as exportações. O peso do petróleo em bruto, do minério de ferro e da soja em grão na pauta de exportação brasileira passou de 35%, no ano passado, para 41%, este ano. Do lado das importações, o fato de vários produtos não estarem sendo fabricados atualmente no país para suprir o mercado interno, como peças e componentes, responde pelo incremento das vendas externas ao Brasil, disse Castro à Agência Brasil.

Quanto ao superávit, Castro disse que, se for confirmado, constituirá novo recorde, superando o recorde de 2017, de US\$ 67 bilhões. A corrente de comércio, projetada em US\$ 472,103 bilhões para 2021, ficará próxima do recorde atual de US\$ 482,292 bilhões, apurado em 2011.

Custo Brasil

O presidente da AEB afirmou que o câmbio não está afetando de forma alguma a balança comercial brasileira: “nem positivo, nem negativo. Não está nem estimulando a exportação de manufaturados, nem as importações. Está neutro”. Para Castro, o câmbio não é suficiente para deixar a balança competitiva.

Na opinião de Castro, o principal problema do país é o elevado custo Brasil. “Estamos exportando basicamente commodities, e o custo Brasil afeta os manufaturados. Sem o custo Brasil, exportaríamos mais manufaturados, e isso geraria mais empregos no país”. O presidente executivo da AEB disse esperar que o custo Brasil se reduza para que aumentem as exportações de produtos manufaturados, de maior valor agregado. Ele acrescentou que a reforma tributária ajudará a diminuir o custo Brasil.

Ele acrescentou que, além disso, a ausência de reformas estruturais e o custo Brasil são responsáveis pelo fato de as exportações de produtos manufaturados terem hoje valor nominal inferior ao exportado em 2007.

A previsão anterior da AEB para o ano de 2021 foi divulgada em 16 de dezembro do ano passado e mostrou os seguintes dados: exportação de US\$ 237,334 bilhões, importação de US\$ 168,316 bilhões e superávit de US\$ 69,018 bilhões.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 16/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONTRATOS EM REGIME DE PARTILHA PRODUZIRAM 37 MIL BARRIS DE PETRÓLEO POR DIA EM MAIO

Da Redação OFFSHORE 16 Julho 2021



Produção acumulada dos contratos já soma 55,1 milhões de barris de petróleo

A produção média diária total nos três contratos em produção em regime de partilha foi de 37 mil bpd em maio, sendo 21 mil bpd na Área de Desenvolvimento de Mero (contrato de Libra), 10 mil bpd em Entorno de Sapinhoá e 5 mil bpd em Tartaruga Verde Sudoeste. O volume foi 34% inferior ao mês anterior, devido à parada programada de Mero para teste de integridade, iniciada no final de abril e concluída no final de maio, em uma das linhas de 6". Os números fazem parte do Boletim Mensal de Contratos de Partilha

de Produção.

A média diária do total do excedente em óleo da União nos três contratos foi de 10,1 mil bpd, com volume de 3,2 mil bpd na Área de Desenvolvimento de Mero e 6,9 mil bpd no Entorno de Sapinhoá. No geral, houve uma queda de 21% em relação ao mês anterior.

Desde 2017, início da série histórica, a produção acumulada dos três contratos de partilha é de 55,1 milhões de barris de petróleo. A parcela acumulada do excedente em óleo da União soma 9,3 milhões de barris de petróleo.

Gás

A produção média diária de gás natural foi de 297 mil m³ nos dois contratos com aproveitamento comercial do gás natural, sendo 256 mil m³/dia no CPP do Entorno de Sapinhoá e 41 mil m³/dia no CPP do Tartaruga Verde Sudoeste. Em comparação com o mês anterior, o volume de gás disponível apresentou queda de 1,6%.

A média diária do total do excedente em gás natural foi de 177 mil m³, referente apenas ao contrato do Entorno de Sapinhoá, que apresentou um aumento de 2,7% em relação ao mês anterior. O gás natural produzido em Mero, com alto teor de CO₂, está sendo injetado no reservatório para um efetivo aumento da produção de petróleo. Desde 2017, a produção acumulada dos dois contratos soma 244 milhões de m³ de gás natural. O excedente em gás natural acumulado da União é de 75,4 milhões de m³.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2021

PORTOS DO PARANÁ IMPLANTA PROCESSO DE GESTÃO DE RISCOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Julho 2021



A Portos do Paraná, empresa pública que administra os portos de Paranaguá e Antonina, implantou neste mês o processo da Gestão de Riscos. O objetivo é estabelecer princípios, diretrizes e responsabilidades, que auxiliem a tomada de decisão e permitam que a administração se antecipe a potenciais ameaças.

“É uma estratégia que envolve planejamento, governança e compliance. A intenção é estimular na empresa um comportamento dinâmico, para respondermos com rapidez aos eventos, incertezas e

mudanças de cenário. Tudo isso está ligado ao processo de monitoramento e nossas metas institucionais”, explica o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia.

O processo é resultado da Política de Gestão de Riscos da Portos do Paraná, aprovada pelo Conselho de Administração, conforme ata da 82ª reunião, realizada em 25 de junho de 2021, e já em andamento. A fase atual foi de validação da matriz dos Riscos Institucionais com a diretoria executiva, incluindo o mapa de calor e o radar de classificação dos riscos existentes.

De acordo com o superintendente de Governança, Carlos Eidam de Assis, o processo prepara toda a organização para um novo patamar em tomada de decisões. “Estamos em um momento de transição e é fundamental estruturar a empresa para adotar um modelo de gestão que seja pautado na busca de resultados estruturados e tangíveis”, conta.

Para o gerente de Planejamento Estratégico, Honorato Chudson, é necessário disseminar o tema em todos os níveis de gestão da empresa pública. “Nosso objetivo é apoiar a governança, subsidiando com insumos, ferramentas, metodologias e capacitação. Agora, nosso foco será o de descentralizar o processo, ajudando as demais diretorias no gerenciamento dos riscos setoriais”, destaca.

Os riscos foram classificados em cinco categorias: Estratégico, Orçamentário, Reputacional, Conformidade e Operacional. “Nossa equipe se esforça diariamente para dar respostas a alta direção.. Estamos progredindo e sentimos muito orgulho em partilhar desse desafio”, comenta o gestor do Processo de Riscos, Cleber Cid.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2021

PORTO DO ITAQUI CRESCE 32% NO 1º SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Julho 2021



Com mais de 15 milhões de toneladas de cargas movimentadas neste primeiro semestre, o Porto do Itaqui cresceu de 32% em relação ao mesmo período de 2020. A maior alta foi registrada nas cargas de graneis líquidos, com 90% acima do que foi movimentado nos seis primeiros meses do ano passado. Se considerarmos somente as operações de

entreposto, o aumento chegou a 441%. Também houve aumento na movimentação de soja (19%) e de carga geral (+ 7%). O volume registrado nessa metade do ano corresponde a 80% do total planejado para o ano em graneis líquidos, 53% em graneis sólidos e 52% em carga geral.

Só em junho passaram pelo porto público do Maranhão 2,8 milhões de toneladas de cargas, um volume 19% superior ao que foi movimentado em junho de 2020. Os graneis líquidos cresceram 143%. Já as quase 330 mil toneladas de fertilizantes movimentadas quebraram o recorde mensal anterior, alcançado em agosto de 2019, quando foram importadas 310 mil toneladas desse tipo de carga.”

“Esse resultado reflete a soma de esforços da equipe EMAP e dos parceiros que atuam no fortalecimento das cadeias produtivas que vêm consolidando o Porto do Itaqui na liderança do Arco Norte, no mapa logístico da produção e escoamento de grãos no país e como hub de combustíveis. Seguimos firmes no compromisso de gerar desenvolvimento para o Maranhão por meio do porto público”, afirma o diretor de Operações do Porto do Itaqui, Jailson Luz.

Expectativa

Considerado um dos principais portos do agronegócio brasileiro e hub de combustíveis da região Centro-Norte do país, o Porto do Itaqui firma-se também como referência em gestão e eficiência operacional.

Os números do semestre fortalecem a tendência de fechar 2021 com mais de 27 milhões de toneladas movimentadas (o volume planejado para o período é de 26,3 milhões de toneladas). A movimentação de soja ficou dentro do esperado e deve chegar ao final do ano acima das 13 milhões de toneladas, somando as operações do Tegram e da VLI, que em 2020 totalizaram 12,1 milhões de toneladas.

O crescimento no volume de graneis líquidos também confirma as projeções e deve continuar em alta em curto e médio prazos, com a conclusão das obras do Tequimar-Ultracargo (ainda neste ano), ampliação do Terminal da Granel Química e o recente arrendamento de mais quatro áreas para movimentação, armazenagem e distribuição de combustíveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2021

HAPAG-LLOYD ENCOMENDA MAIS SEIS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES ULTRA GRANDES DE MAIS DE 23,5 MIL TEUS

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 16 Julho 2021



Os navios terão motores bicombustíveis que podem usar gás natural liquefeito (GNL). As entregas estão previstas para o início de 2024. Investimento foi feito com base no financiamento verde em linha com os Princípios do Empréstimo Verde da Associação do Mercado de Empréstimos

A Hapag-Lloyd contratou o estaleiro sul-coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering para construir seis navios, cada um com uma capacidade de mais de 23,5 mil TEUs. A empresa de transporte marítimo de contêineres já havia feito um

pedido de seis navios do mesmo tamanho no final de 2020. Assim, a frota será expandida para 12 navios de 23,5 mil TEUs no total.

Os grandes navios porta-contêineres serão equipados com um motor bicombustível de alta pressão de última geração, que será extremamente eficiente em termos de combustível. Seu motor funcionará com GNL, mas os navios também terão capacidade de tanque suficiente para operar com combustível convencional caso haja a necessidade. A Hapag-Lloyd está se concentrando no gás natural liquefeito como uma solução de médio prazo, pois reduz as emissões de CO2 em cerca de 15% a 25%. Já as emissões de dióxido de enxofre e outras partículas em mais de 90%. Hoje, o Fossil LNG é o combustível mais promissor para se atingir o nível de emissões zero. A meta de médio prazo é ter navios que operem de forma neutra para o clima usando gás natural sintético (SNG).

Os seis navios adicionais foram financiados por meio de um empréstimo verde, no valor de US\$ 852 milhões, com vencimento em 12 anos a partir da data de entrega. A transação foi concluída de acordo com os Princípios do Empréstimo Verde da Associação do Mercado de Empréstimos (LMA). A transação foi aprovada por um especialista independente na forma de uma opinião secundária da DNV. A linha de crédito está sendo apoiada pela Korea Trade Insurance Corporation (K-SURE), e o consórcio possui a participação de 10 bancos.

“Com este investimento em novas construções adicionais, queremos dar mais um passo na modernização contínua de nossa frota - em termos de tamanho de navio e sustentabilidade”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd. “Ao mesmo tempo, queremos atender à demanda persistentemente alta e reduzir nossos custos com slots”.

Os navios serão implantados nas rotas Europa-Extremo Oriente como parte da THE Alliance e, assim, aumentarão significativamente a competitividade da Hapag-Lloyd neste comércio.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/07/2021

MODEC E TOYO FORMARÃO JOINT VENTURE

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL* 16 Julho 2021

A Modec, Inc. anunciou nesta sexta-feira (16) um acordo com a Toyo Engineering Corporation para firmar um memorando de entendimento (MOU) de estudo de viabilidade para aliança em engenharia, aquisição, construção e instalação (EPCI) de embarcações de produção flutuante, armazenamento e descarregamento (FPSO).

A aliança resultará em uma joint venture até o final de 2021.

Em comunicado, a Modeca espera que a demanda potencial por FPSOs permaneça consistente com a demanda global por petróleo e gás. "O desenvolvimento de novos projetos também deve prosseguir de forma constante."

"Além disso, ambas as empresas reconhecem que os esforços para realizar uma sociedade descarbonizada são uma das missões como empresas líderes em cada indústria. Modec e Toyo aspiram explorar em um novo negócio, bem como desenvolver novas tecnologias para FPSOs de próxima geração por meio de sinergias das duas empresas", anuncia o comunicado.

A Modec relata como expectativas resultantes da aliança a melhoria das capacidades de engenharia e gerenciamento de projetos; o aprimoramento e otimização dos recursos humanos e a estrutura organizacional; a capacidade de alavancagem para lidar com vários projetos de grande escala; oferta mais competitiva em termos de custos para garantir projetos; aumento da lucratividade dos negócios de EPCI por meio de estimativas de custos e iniciativas de redução eficientes; desenvolvimento de novas tecnologias aplicáveis aos FPSOs de próxima geração; e a exploração de novas tecnologias e oportunidades de produtos em mercados em crescimento para a realização da sociedade descarbonizada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2021

BANANAS COM LARANJAS!? - POR LEANDRO CARELLI BARRETO

Por Leandro Carelli Barreto OPINIÃO 16 Julho 2021



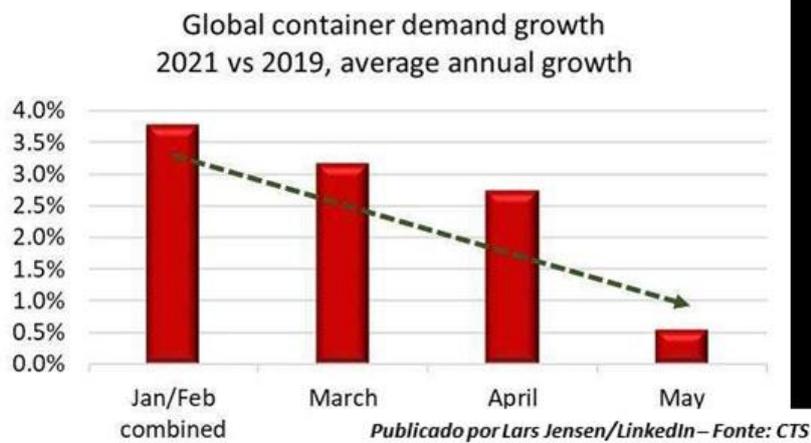
Após a espantosa elasticidade observada em 2020 na demanda internacional por transporte marítimo em contêiner, confrontar o crescimento trimestral de 2021 com 2020 nesse setor (e em muitos outros) seria o mesmo que comparar "bananas com laranjas".

No último ano o que se observou em todo o mundo foi uma apavorante desaceleração do consumo no 2º trimestre (provocada pelas incertezas geradas pelo lockdown na China e pelas medidas de isolamento social no ocidente) seguida de uma pujante e inesperada retomada do consumo a partir do

3º trimestre (fruto dos novos hábitos de consumo e dos estímulos fiscais distribuídos mundo afora) que, entre outros fatores, levaram a logística internacional ao colapso exatamente por essa não ter sido planejada para suportar tamanhos "picos e vales".

Ainda que 2021 também não possa ser considerado um ano "normal" no comércio exterior, sobretudo diante das inoportunas e recorrentes ocorrências envolvendo o transporte marítimo e a movimentação portuária de contêiner (notadamente o ocorrido com o Ever Given e o "fechamento" do Porto de Yantian), a melhor maneira de dimensionar as atuais distorções do mercado talvez seja compará-las com o mesmo período de 2019.

Utilizando esse conceito, o gráfico seguinte, publicado recentemente por um importante analista internacional, baseado em dados publicados pelo CTS – Container Trades Statistics – já aponta para uma provável racionalização na demanda global, muito embora ainda seja bastante difícil ponderar com exatidão o impacto de outras possíveis causas desse arrefecimento, tais como: falta de equipamentos, congestionamento em importantes portos do mundo, aumento dos fretes etc.



Em se confirmando essa tendência, o retorno dos fretes e dos níveis de serviço a patamares também mais racionais ainda levaria alguns meses, diante do iminente período de formação de estoques para as festas de final de ano (tradicional “high season” do setor) e de uma ainda necessária “limpeza” dos backlogs nos fluxos internacionais de contêiner. A conferir!

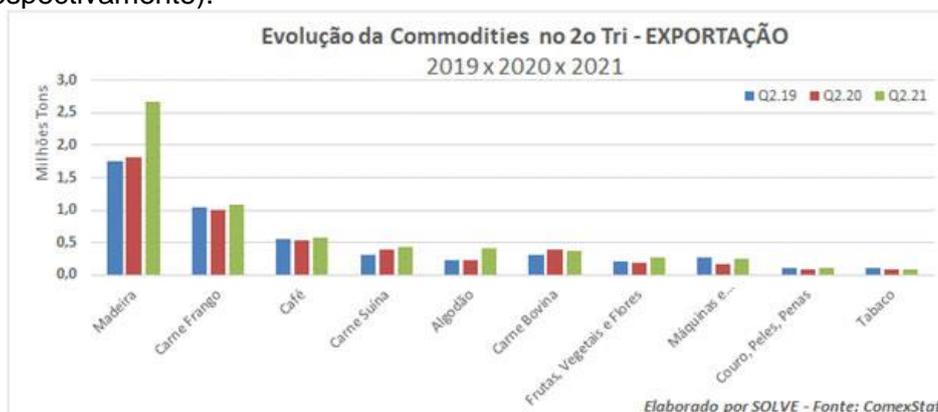
De qualquer maneira, olhando mais especificamente para o Brasil e também utilizando 2019 como referência, notam-se diferentes comportamentos na evolução dos volumes de alguns dos principais grupos de commodities, especialmente na exportação.

Com base em dados recém divulgados pela Secex, os gráficos seguintes (compostos por commodities movimentadas majoritariamente em contêineres) demonstram que:

Nem todas as commodities exportadas pelo Brasil reproduziram esse padrão global de drástica queda nos embarques do 2º trimestre de 2020. A madeira (utilizada em pequenas reformas durante o isolamento) e as carnes suína e bovina (em virtude da peste suína africana na China) aumentaram seus volumes nesse período do ano passado, muito embora a carne bovina tenha recuado um pouco no 2º trimestre de 2021 enquanto as demais seguem crescendo;

Após um 2020 estável, a alta de cerca de 80% do algodão no 2º trimestre de 2021 em relação aos anos anteriores está muito mais relacionada a uma mudança no perfil dos embarques na última safra (lotes menores e mais divididos ao longo do ano, ao invés dos tradicionais embarques mais concentrados nos 3º e 4º trimestres), já que na última safra os embarques das plumas serão “apenas” 20% maiores que na safra anterior, segundo a Abrapa;

Corroborando tanto a tese da comparação inapropriada quanto de um possível arrefecimento do mercado, os embarques de máquinas/equipamentos (+45%), couro (+18%) e tabaco (+7%) até reagiram forte no 2º trimestre de 2021 em relação ao mesmo período de 2020, contudo ainda seguem consideravelmente abaixo dos embarques registrados no mesmo período de 2019 (-8%, -7% e -10% respectivamente).

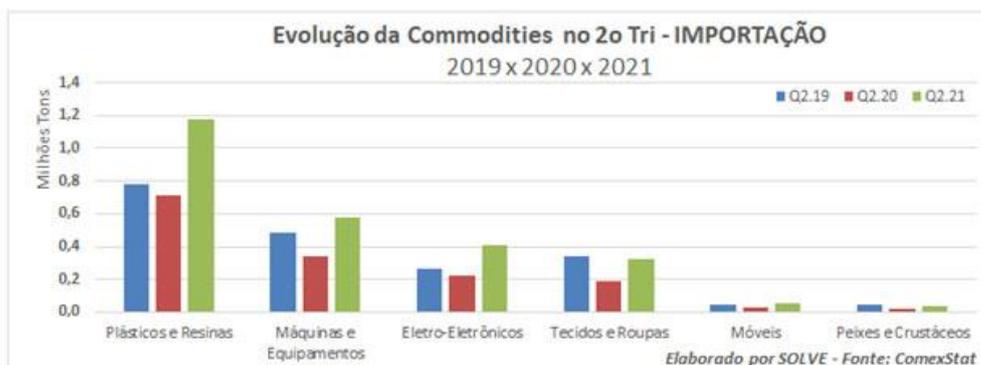


Já no que se refere às importações brasileiras de commodities, majoritariamente transportadas em contêiner, embora no geral a tendência de queda no 2º trimestre de 2020 e retomada no mesmo

período de 2021 esteja bastante evidente e muito em linha com a retomada observada no cenário global, seguem abaixo algumas ponderações interessantes:

Os plásticos/resinas (+51%), máquinas/equipamentos (+18%) e eletroeletrônicos (+56%) demonstraram volumes significativamente superiores aos registrados no 2º trimestre de 2019, enquanto os móveis cresceram “apenas” 5%;

Por outro lado, as importações de tecidos/roupas (-3%) e peixes/crustáceos (-14%) ainda não retomaram os níveis de 2019, mesmo tendo crescido respectivamente 75% e 59% em relação a 2020, dando a dimensão do tamanho da “freada” ocorrida no 2º trimestre de 2020;



Em outras palavras, há muitas formas, análises e dados acessíveis tanto na internet quanto nas redes sociais para realizar uma profunda interpretação do mercado (ao invés de simplesmente comparar bananas com laranjas) e que são especialmente importantes neste momento delicado de fretes altos, escassez de equipamentos e atrasos nas programações.



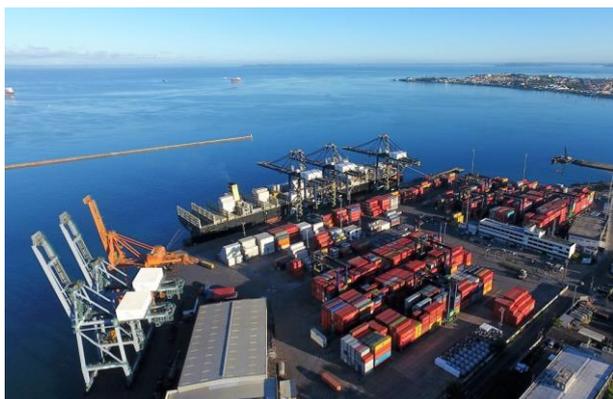
Evitar visões simplistas, superficiais ou generalistas é, mais do que nunca, a melhor (senão a única) maneira de entender corretamente não apenas a dinâmica de cada rota, mas também o comportamento dos armadores e das commodities que competem pelo mesmo tipo de contêiner para, com isso, conseguir estabelecer as melhores estratégias competitivas.

Leandro Barreto Leandro Carelli Barreto é sócio da **Solve Shipping Intelligence**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/07/2021

TRF-1 SUSPENDE COBRANÇA DE ESCANEAMENTO DE CONTÊINERES NA BA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Julho 2021



(Samir Aloufa/Divulgação WS)

Decisão da Justiça do Distrito Federal atende pleito da Usuport, que aponta ilegalidade na taxa de inspeção não-invasiva pelo Tecon. Efeito suspensivo é válido até que o recurso de apelação seja julgado em definitivo pela corte do tribunal.

A Justiça do Distrito Federal concedeu, na última quarta-feira (14), um efeito suspensivo que isenta importadores e exportadores da Bahia do pagamento da taxa de inspeção não-invasiva no

Terminal de Contêineres de Salvador. O desembargador federal José Amílcar Machado, relator do

processo, identificou elementos que justificam a suspensão da cobrança da tarifa de escaneamento de contêineres, avaliando que tal procedimento, como requisito para o alfandegamento, é de responsabilidade e encargo do recinto alfandegado, não se caracterizando juridicamente possível a cobrança direta do importador e do exportador por ausência de embasamento legal e normativo.

Mesmo sem resolver definitivamente questão da cobrança que se pretende combater nesta ação, o juiz entendeu que a disponibilização e manutenção de instrumentos e aparelhos de inspeção não-invasiva de cargas foi uma determinação do poder público dirigida, exclusivamente, às entidades responsáveis pela administração dos terminais portuários, não havendo base legal ou normativa que autorize a cobrança direta desse serviço do importador e exportador. A decisão é válida até que o recurso de apelação seja julgado em definitivo pela corte do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1).

O magistrado justificou que, embora se pudesse ponderar que o serviço de escaneamento de contêineres é uma medida voltada ao gerenciamento dos riscos ligados às atividades de importação e exportação, não observou necessidade de entrar nessa discussão neste momento processual, tendo em vista que o foco de análise do pleito de urgência envolve direito de suspensão da cobrança do serviço de escaneamento de contêineres. A decisão beneficia a Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport), que havia entrado com mandado de segurança para suspender a cobrança no terminal.

Os advogados da associação defendem na justiça, desde 2016, o entendimento de que a cobrança é indevida e ilegal, pois não se trata de uma prestação de serviço ao usuário, e sim de uma atividade de fiscalização aduaneira e segurança compulsória, em que não existem contrato nem contraprestação de serviço ao dono da carga, além de não trazer benefícios aos usuários. “Essa é uma importante batalha ganha em meio a uma guerra contra o Custo Brasil. São muitos atores que insistem em inviabilizar a competitividade do país. No final, a medida vai beneficiar todos os exportadores e importadores”, comentou o diretor-executivo da Usuport, Paulo Villa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2021

ESTALEIROS NO PARÁ ESPERAM QUE CORREDORES LOGÍSTICOS ESTIMULEM NOVAS ENCOMENDAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15 Julho 2021



Arquivo/Divulgação

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp Telegram
Messenger Pinterest Compartilhar

Expectativa é que concessão da BR-163 e promessa da Ferrogrão ajudem a alavancar escoamento de grãos no Arco Norte, podendo até quintuplicar frota em 15 anos. Aumento de custos e emendas ao BR do Mar são vistos com preocupação por construtores locais.

Construtores navais do Pará acreditam que a concessão da BR-163 à iniciativa privada, na semana passada, e a promessa do governo em retirar a Ferrogrão do papel vão contribuir para alavancar o escoamento de grãos e a competitividade dos terminais portuários do Arco Norte, podendo até quintuplicar a frota atual de navegação interior na região. A expectativa dos estaleiros locais é que os corredores logísticos tragam desenvolvimento para a região e, conseqüentemente, aqueçam o mercado com novas encomendas de comboios hidroviários.

O Estaleiro Rio Maguari (ERM) avalia que a concessão da BR-163 deve trazer mais segurança à manutenção da rodovia, o que é bom para dar sequência ao aumento paulatino de carga para os portos do Norte. “O incremento já vem acontecendo desde a finalização do asfaltamento e a

expectativa era justamente para a manutenção da estrada”, disse o diretor comercial do ERM, Fábio Vasconcellos. Para ele, os projetos logísticos vão acelerar a velocidade de escoamento, de desenvolvimento e de geração de empregos. Ele destacou que o crescimento do escoamento da produção agrícola pela região é inexorável e as perspectivas para os próximos anos são positivas.

Vasconcellos estima que a região Norte tenha uma frota da ordem de 1.000 barcaças, com potencial de chegar a 5.000 unidades nos próximos 15 anos, a partir da implantação de novos projetos logísticos. “Estes investimentos trariam desenvolvimento inédito para a região, com a tão sonhada melhor distribuição de renda, numa das regiões mais carentes do Brasil”, afirmou.

O diretor do ERM considera que não há motivo aparente para o projeto da Ferrogrão estar parado. Ele destacou que a faixa de domínio no projeto da ferrovia é a mesma da atual BR-163 e que os ganhos ambientais com o modal ferroviário são significativamente maiores do que com o transporte rodoviário. “O governo se preocupou com a compensação muito mais que proporcional da ínfima parte da reserva Jamanxim que será cortada pela ferrovia. O parque perderia 0,054% de sua área. Não se pode dizer que a questão seja ambiental, tampouco indígena”, comentou Vasconcellos.

O diretor do Estaleiros Amazônia (Easa), Paulo Lemgruber, viu a concessão da rodovia um novo marco na logística do Arco Norte, na medida em que pode garantir a continuidade das condições de tráfego pesado nessa rota. Atualmente em recuperação judicial, o Easa aguarda a aprovação de seu plano pelos credores. Segundo Lemgruber, as boas perspectivas de encomendas a partir dessas obras motivaram o esforço do estaleiro em enfrentar o processo de RJ durante a pandemia.

Ele acrescentou que a alta dos preços dos materiais atualmente dificulta o planejamento adequado de novas obras. Lemgruber relatou que a crise com a falta de insumos e enormes reajustes de preços das chapas e perfis de aço foram impactantes e resultaram em falta de novos projetos na última reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM).

A expectativa do Easa é que uma futura implantação da Ferrogrão consolide o Arco Norte na liderança no escoamento dos grãos produzidos no centro-norte matogrossense destinado à exportação. “Os volumes de carga crescerão continuamente e demandarão mais comboios e terminais operando, que com previsão de triplicar os volumes nos próximos anos”, projetou Lemgruber.

Ele entende que, com maiores distâncias ferroviárias para o Sudeste frente à curta distância até o Tapajós, as ferrovias têm potencial de fomentar a competitividade do agronegócio. Lemgruber defende que a Ferrogrão deveria ser licitada com previsão de sua extensão até Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, ampliando a competitividade dos produtores e indústrias desta região.

Na visão do Easa, a competitividade da indústria nacional enfrenta enormes desafios com os custos trabalhistas, os custos crescentes dos insumos e a tributação na compra de equipamentos. Lemgruber observa falta de muitos itens no mercado com a cadeia de suprimentos impactada pela pandemia. Ele acredita que o país precisa criar e manter empregos na indústria, protegidos por barreiras tributárias e restrições definitivas, como fazem países como os Estados Unidos, por meio do Jones Act, que protege a navegação interior e de cabotagem, garantindo empregos em serviços e indústria local.

“O potencial de novas construções existe e será ampliado, porém atrairá maior atenção e interesses dos concorrentes do exterior. Temos de conseguir defender o trabalho para os brasileiros, jamais capazes de atender todas obrigações tributárias no Brasil e ter competitividade com mercado sem nenhum destes enormes custos”, disse Lemgruber.

Para Vasconcellos, do ERM, a construção de barcaças e empurradores continuará sendo competitiva, desde que não haja ações de grupos de interesse contrários. Ele percebe algumas emendas e lobbies em ação no Congresso contaminando o texto original da BR do Mar (PL 4.199/2020) enviado pelo executivo. “As emendas apresentadas são um verdadeiro tiro no pé do



agronegócio que, há muitos anos, se beneficia das atuais condições de financiamento do FMM para a construção da frota fluvial, que transporta as nossas riquezas do campo”, apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006