

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 092/2021
Data: 17/06/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AGRONEGÓCIO DEFENDE INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS	4
ELDORADO RECEBE LICENÇA AMBIENTAL PARA NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS	6
PORTO DE SANTOS TERÁ SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES REMUNERADO	6
TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS TEMEM FALTA DE MÃO DE OBRA VOLTADA À ALTA TECNOLOGIA.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ E CADE ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS SOBRE SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA - SSE DE CONTÊINERES EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	9
AVISO DE PAUTA.....	10
PORTAL PORTO GENTE	11
CATTALINI REGISTRA MAIORES VOLUMES DE IMPORTAÇÃO DE ÓLEOS AQUECIDOS	11
PORTONAVE DOA EQUIPAMENTOS PARA EQUIPAR SALAS DE VACINAS	11
PORTO DE SANTOS NO PATAMAR DOS ASIÁTICOS	12
COMEX DO BRASIL	13
RIO DE JANEIRO É A CIDADE BRASILEIRA MAIS BUSCADA DESDE ABRIL DE 2019, APONTA LEVANTAMENTO DO VIAJANET	13
PORTO ITAPOÁ COMPLETA 10 ANOS COMO UM DOS MAIORES E MAIS IMPORTANTES TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL	14
DIÁRIO DO LITORAL - SP	16
NAVIOS DE GÁS: FRENTE AMBIENTALISTA REFUTA DECISÃO DE PRESIDENTE DO STJ.....	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	18
AMAGGI, DREYFUS, CARGILL, ADM E TIP BANK SE UNEM EM EMPRESA DE LOGÍSTICA	18
ARTESP INTENSIFICA PREVENÇÃO DE QUEIMADAS NA OPERAÇÃO CORTA-FOGO.....	19
A MSC MARCA RECORDE AO COMPRAR 60 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES USADOS EM APENAS DEZ MESES	20
VACINAÇÃO NO PORTO DE ARATU-CANDEIAS MARCA RETOMADA DO PLANO DE IMUNIZAÇÃO DA CODEBA.....	21
AGRONEGÓCIO BATE RECORDE DE US\$ 14 BILHÕES EM EXPORTAÇÕES EM MAIO	22
REVISTA EXAME	22
AMBIPAR PRODUZ ÁLCOOL A PARTIR DE RESÍDUOS	22
ISTOÉ - DINHEIRO	24
SE ELETROBRAS FOR APROVADA HOJE NO SENADO, CÂMARA VOTARÁ NA SEGUNDA, DIZ LIRA	24
MP DA ELETROBRAS APRESENTADA NO SENADO ELEVA OBRIGAÇÃO DE CONTRATAÇÃO DE TÉRMICAS	24
BOLSONARO PEDE A MERCADISTAS QUE SEGUREM PREÇOS DE PRODUTOS DA CESTA BÁSICA.....	25
MONEYTIMES	26
QUANDO AS ECONOMIAS GLOBAIS VOLTAM PARA O NÍVEL PRÉ-PANDEMIA?	26
CENÁRIO PARA APROVAÇÃO DA MP DA ELETROBRAS ESTÁ MAIS FAVORÁVEL, DIZEM GOVERNISTAS	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	28
MP DA ELETROBRAS PODE GARANTIR TÉRMICA NO RIO E EM MINAS GERAIS.....	28
RELATOR AMPLIA VANTAGENS NA MP DA ELETROBRAS PARA TENTAR GARANTIR APROVAÇÃO NO SENADO.....	31
RELATOR INCLUI TÉRMICA EM MINAS GERAIS NA MP DA ELETROBRAS; VEJA AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES	33
POLÍTICA BRASILEIRA PARA HIDROGÊNIO NÃO DEVE DISCRIMINAR ROTAS.....	35
JORNAL O GLOBO – RJ	38
RELATOR RECUA, RETIRA INCENTIVO PARA CARVÃO E PERMITE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS SEM CONTRATAÇÃO PRÉVIA DE TÉRMICAS.....	38
IBOVESPA FECHA EM QUEDA, COM PRESSÃO DE EXPORTADORAS; PAPÉIS DA ELETROBRAS CAEM QUASE 4%, MESMO COM APROVAÇÃO DE MP	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
SENADO APROVA REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR BR DO MAR.....	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
PAÍS MODERNIZA COMÉRCIO EXTERIOR DE SERVIÇOS	43
BRASIL SUPERA MÉDIA GLOBAL EM RELATÓRIOS DE SUSTENTABILIDADE, DIZ KPMG.....	44
ANP LIBERA QUE PETRORIO ADQUIRA PARTICIPAÇÕES EM WAHOO E ITAIPU.....	46



PRODUÇÃO DE AÇO BRUTO SOBE 40,1% EM MAIO, APONTA AÇO BRASIL.....	47
VLI FAZ PRIMEIRO EMBARQUE DE MILHO PELO TERMINAL DE COQUEIRO, EM SERGIPE	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
SIEMENS ENERGY BRASIL ASSINA CONTRATO TURNKEY PARA DESENVOLVIMENTO DO CAMPO DE BACALHAU	48
MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM GANHAM ESPAÇO NA INDÚSTRIA MARÍTIMA	49
ANP APROVA QUE TERMINAIS AQUAVIÁRIOS ADICIONEM BIODIESEL AO DIESEL A.....	51
SUAPE ADERE AO PACTO GLOBAL DA ONU	51
KPMG VÊ PERSPECTIVA DE INÍCIO DE RETOMADA PARA A INDÚSTRIA.....	52
RELATOR PROPÕE SESSÃO COM GOVERNO E ENTIDADES SETORIAIS PARA DEBATER PL DA CABOTAGEM	53
LEIS QUE REGULAM O DIREITO MARÍTIMO NECESSITAM DE MODERNIZAÇÃO	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	55
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AGRONEGÓCIO DEFENDE INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS

Transporte ferroviário de cargas movimentadas no cais santista é uma preocupação de empresas que atuam no setor

Por: **Fernanda Balbino**



Empresas defendem melhorias na malha férrea da região portuária Foto: Divulgação/Rumo

O transporte ferroviário de cargas movimentadas no Porto de Santos é uma preocupação de empresas que atuam no agronegócio brasileiro. Elas defendem melhorias na malha férrea da região portuária. A questão foi destacada ontem, durante o primeiro painel do 1º Encontro Porto & Mar 2021, promovido pelo Grupo Tribuna e transmitido on-line. A mediação do

painel foi do apresentador do programa Porto 360°, Maxwell Rodrigues.

Um dos debatedores do painel, o diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabio Lavor, informou que são esperados mais de R\$ 10 bilhões em investimentos nos acessos ferroviários ao Porto e na malha do complexo marítimo.

Porém, a recente decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que autorizou a prorrogação do contrato de arrendamento do terminal do Grupo Marimex na região de Outeirinhos, forçou um “redesenho” de parte dessa questão. “Temos que resolver isso pela sobrevivência do Porto de Santos”, destacou Lavor.

A Autoridade Portuária planeja utilizar parte da área do terminal para a implantação de uma pera ferroviária, com o objetivo de melhorar o tráfego de trens e vagões na área do cais santista. Já a administradora da instalação defende a renovação do arrendamento.

“Temos que resolver isso pela sobrevivência do Porto de Santos”

Segundo o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos, Bruno Stupello, que também participou do painel, o atraso nas obras ferroviárias do Porto – consequência indireta da decisão do TCU – causará impactos negativos aos terminais da região e, consequentemente, às exportações brasileiras.

“A comunidade portuária entende que aqueles investimentos (ferroviários) são urgentes, incluindo a pera ferroviária. Esse é nosso plano A, trabalhamos com o mesmo cronograma. Caso não tenha reversão (da decisão do TCU), uma alteração nos termos do acórdão, há potenciais impactos. A postergação dessa obra, que é o eixo principal da malha na Margem Direita, traz impactos a terminais e potenciais reequilíbrios”, afirmou o diretor da Autoridade Portuária.

Lavor e Stupello ainda destacaram as iniciativas realizadas para aumentar a capacidade do Porto, como novos arrendamentos portuários. “Sempre o maior gargalo aparece. Há algum tempo, o maior era o setor portuário. Agora ele está em desenvolvimento, com investimentos na dragagem, em terminais, navios de 366 metros homologados. O próximo desafio é a ferrovia. Não temos cronograma claro ainda. Estamos buscando a solução de longo prazo”, afirmou Lavor.

“O próximo desafio é a ferrovia. Não temos cronograma claro ainda. Estamos buscando a solução de longo prazo”

O primeiro painel do 1o Encontro Porto & Mar 2021 também contou com a participação do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, do gerente-executivo da Rumo Logística, João Almeida, e do diretor de Logística da GM, Neuton Togi Karassawa.

Houve ainda três apresentações, do diretor-geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Marcos Matos; do vice-presidente de Product Customers & Supply Chain da Yara do Brasil, Gustavo Zaitune; e do gerente executivo de Logística Internacional da JBS, Clóvis Wessling. Eles destacaram detalhes de suas operações no Porto e os pontos que mais preocupam no escoamento de suas cargas pela região.

Planejamento estratégico

A necessidade de planejar a infraestrutura ferroviária do Porto de modo integrado foi destacada pelo diretor de Logística da GM na América do Sul, Neuton Togi Karassawa. Segundo ele, apesar da GM contar com plantas de produção de veículos nos estados de Rio Grande do Sul e Santa Catarina, o cais santista continua estratégico, tanto para importação de componentes, como para a exportação de veículos acabados.

“Se eu penso no automotivo, em carretas, e se elas não conseguem alcançar o terminal porque os grãos ou as carnes estão sendo atendidos, também é um problema de serviço”, afirmou o executivo da GM.

Obras ampliam capacidade ferroviária da Margem Direita

A Portofer, concessionária do serviço ferroviário na área do Porto de Santos, está concluindo obras que vão ampliar, em 10 milhões de toneladas, a capacidade anual de recebimento de grãos na Margem Direita do complexo marítimo. Em paralelo, a empresa aguarda as definições da Autoridade Portuária para participar da exploração da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

“A gente tem três obras importantes em Santos. A primeira delas, praticamente concluída, é a do Corredor de Exportação, para atender aos terminais da Ponta da Praia, ADM, TES e Terminal 39, especificamente”, apontou o gerente-executivo da Rumo Logística (controladora da Portofer), João Almeida.

De acordo com o executivo, no Macuco, a empresa está finalizando mais quatro linhas novas, em complemento ao que foi feito no Corredor de Exportação, para o atendimento aos novos terminais de celulose da Bracell e da Eldorado e às instalações da Suzano e da NST.

“Tem também a terceira linha que fica na entrada da Cidade. Anteriormente, se tivesse um trem para entrar e um para sair, eles tinham que esperar. Com a terceira linha, isso acabou. Você tem trânsito liberado”, disse Almeida.

Os gargalos envolvendo os acessos ferroviários ao Porto também foram destacados durante as palestras do painel. Para o diretor da Yara Brasil (fabricante de fertilizantes), Gustavo Zaitune, é fundamental uma conexão eficiente entre o complexo portuário e a ferrovia.

O executivo também apontou que dificuldades de acesso ao cais santista acirram a competição com outros portos, principalmente os de São Francisco do Sul (SC), Paranaguá (PR) e os localizados no Arco Norte, no setor de fertilizantes.

A expansão da demanda externa e a alta de preços de commodities, somadas à adaptação da economia às medidas adotadas durante a pandemia e à possível aceleração da vacinação contra a covid-19, devem impulsionar o crescimento da economia neste ano. A projeção do professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Gesner Oliveira também aponta a importância do Porto de Santos

neste cenário de retomada, principalmente com o escoamento da produção. Porém, acende o sinal de alerta para investimentos em acessos ferroviários.

“Esse crescimento (do PIB) vai ocorrer. Nossa previsão é de que ele seja superior a 5%, inclusive a nossa projeção é mais otimista do que a projeção do mercado. Certamente isso vai acabar repercutindo no movimento dos terminais de contêineres de Santos”, afirmou.



“Esse crescimento (do PIB) vai ocorrer”, afirmou Gesner Oliveira Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Região terá destaque na retomada

Os planos do Governo Federal para os próximos anos, que incluem a desestatização da gestão de portos, os arrendamentos de novos terminais e incentivos à cabotagem podem impulsionar o setor,

segundo Oliveira. Porém, garantir o acesso das cargas também é fundamental.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2021

ELDORADO RECEBE LICENÇA AMBIENTAL PARA NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS

Documento autoriza desembarque, movimentação interna, armazenagem, expedição e embarque de fardos de celulose

Por: Redação



A área do STS14 foi arrendada pela Eldorado em 2020 - Foto: Divulgação

A Eldorado Brasil Celulose Logística (EB Log) recebeu, na última sexta-feira, a Licença Ambiental de Instalação para seu novo terminal no Porto de Santos, o STS14. O documento autoriza a operação de desembarque, movimentação interna, armazenagem, expedição e embarque de fardos de celulose. O documento foi emitido pela

Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

Receber a Licença Ambiental de Instalação contribui com a estratégia da Eldorado de avançar com o projeto da EB Log no STS14, que terá impacto positivo nas operações logísticas da companhia, que exporta 90% da celulose que produz em Três Lagoas (MS)”, explicou Flávio da Rocha Costa, gerente geral de logística na Eldorado Brasil.

A área do STS14 foi arrendada pela Eldorado em 2020. A empresa previa um investimento de R\$500 milhões, entre a outorga e a modernização do local para a movimentação de sua celulose.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2021

PORTO DE SANTOS TERÁ SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES REMUNERADO

Cade e Antaq regulamentaram a cobrança do serviço na manhã desta quinta-feira (17) Por: **Fernanda Balbino Da Redação**



Cade e Antaq regulamentaram a cobrança do serviço na manhã desta quinta-feira (17) - Foto: Carlos Nogueira/AT

A cobrança pelo Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também chamada de THC-2, foi regulamentada. Após anos de divergências, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) fecharam entendimento

em um memorando, assinado na manhã desta quinta-feira (17), em Brasília.

O SSE é um serviço específico prestado pelos operadores portuários, que consiste na segregação, movimentação e entrega imediata de contêineres a outros terminais e recintos alfandegados, de acordo com preço previamente divulgado. Segundo os terminais, a prestação deste serviço deve ser remunerada porque demanda emprego de colaboradores dos terminais, além de maquinário, óleo diesel, utilização de sistemas e infraestrutura.

Porém, os terminais retroportuários alegam que essa cobrança amplia os custos operacionais, uma vez que essa separação já deveria constar na cesta de serviços prestados pelas instalações portuárias. A divergência causou diversas ações na Justiça nos últimos anos e envolvia, também, entendimentos conflituosos entre o Cade, que condenava a cobrança, e a Antaq, que a considerava legal.

Para o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, o entendimento entre os dois órgãos representa um avanço e a maturidade da regulação portuária. Isto porque, segundo ele, as divergências relacionadas à cobrança de SSE causavam perturbação, insegurança e desestímulo ao investimento no setor.

“A gente vai considerar o SSE não como ato ilícito, mas como uma atividade, um serviço prestado e que merece ser remunerado. No entanto, terá os abusos coibidos como uma infração de ordem econômica dentro da esfera de atribuição do Cade, em consonância com a Agência”, destacou o ministro, em evento na sede da Antaq.

Já o presidente do Cade, Alexandre Barreto, destacou que os posicionamentos antagônicos sobre a SSE prejudicavam o setor. Segundo o executivo, foi preciso “deixar de lado vaidades institucionais” e pensar no melhor para o País.

“A premissa era buscar solução que trouxesse segurança jurídica e acima de tudo a promoção do bem comum, do desenvolvimento econômico”, afirmou Barreto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2021

TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS TEMEM FALTA DE MÃO DE OBRA VOLTADA À ALTA TECNOLOGIA

Concorrência mundial por profissionais acende alerta às empresas

Por: Matheus Müller

Em novo cenário, operadores de guindaste passarão a trabalhar de maneira remota

Foto: Carlos Nogueira/AT

Empresas de tecnologia com atuação em Santos e nos demais portos do País demonstram preocupação em relação à falta de profissionais capacitados em programação de sistemas, tecnologia da informação e automação, o que pode prejudicar o desenvolvimento das atividades do setor no curto e longo prazo. Tais conhecimentos são considerados essenciais para o crescimento produtivo dos portos.

O alerta ocorreu no segundo painel do 1º Encontro Porto & Mar 2021, evento realizado nesta quarta-feira (16), no auditório do Grupo Tribuna, que também contou com a participação de 500 espectadores inscritos para acompanhar pela plataforma Zoom.

De acordo com a gerente de Sistemas da operadora portuária Santos Brasil, Adriana Augusto, além de serem poucos os profissionais qualificados, o mercado mundial é concorrente e acaba absorvendo boa parte dessa mão de obra, que tem a possibilidade do trabalho remoto. “Em três meses, perdi três ou quatro profissionais. Estão audaciosos (os concorrentes). Os valores oferecidos a essas pessoas (funcionários) acabam sendo até irrecusáveis. Acho que, lá na frente, ainda vamos sentir isso (baixo número de profissionais). Até a gente ter mão de obra suficiente vai ser bem complexo (estruturar a tecnologia e automação)”, diz a gestora.

Adriana prevê “ter que ensinar as crianças a programar para que se tenha uma geração pronta para 2030”. Ao mesmo tempo, a gerente da Santos Brasil observa que as empresas podem ajudar nesse processo ao capacitar estagiários, criar processos de formação interna.

Características e informação

O gerente de Tecnologia da Informação (TI) da operadora portuária DP World Santos, Elder Coppi, entende que o profissional, de agora em diante, terá como diferenciais “a resolução de problemas complexos, liderança, trabalho em equipe, criatividade”, pois, segundo ele, é o comportamento humano que o distingue de um robô. Coppi acredita, ainda, na mudança de metodologia aplicada para o ensinamento desses futuros portuários. Ele diz não acreditar mais no modelo de educação que estipula quatro anos em universidades, com passagem em uma empresa, complemento com MBA ou outra graduação.

“O que vejo cada vez mais são profissionais quase híbridos, com cinco formações e diferentes skills”

“Acho que, em países mais avançados, isso está mudando, porque muita coisa já está na internet. Muita fórmula, regra, isso você busca na internet, não precisa buscar em uma sala de aula por quatro ou cinco anos. O que vejo cada vez mais são profissionais quase híbridos, com cinco formações e diferentes skills (habilidades), e acho que a diferença não vai ser mais simplesmente técnica, mas comportamental”, afirmou Coppi.

O especialista em Sistemas da Informação da Santos Brasil, Marcelo Rosa, reforça: existem profissionais capacitados para desempenhar as funções e desenvolver projetos no País, inclusive de automação, mas estes precisam de investimentos. Tecnologias e automações prometem transformar empregos.

Tecnologias e automações prometem transformar empregos

Os investimentos em tecnologia e automação tendem a aumentar a eficiência dos portos e, conseqüentemente, mudar o cenário de atuação no setor, com mais empregos voltados às áreas de programação, tecnologia e programação.

“Os trabalhos de 2030 serão diferentes dos de agora, que ainda estarão lá, de forma diferente”, disse Abert Bos, diretor do STC International, instituição educacional e de pesquisa com sede em Roterdã, na Holanda, e que tem operação mundial para as indústrias de navegação, logística, transporte e processo.

Bos citou o trabalho do operador de guindaste, que hoje precisa comandar a máquina ‘in loco’ e, em breve, poderá operar de maneira remota, com maior agilidade e segurança.

“As pessoas têm medo de que, se usarmos novas tecnologias ou técnicas, isso levará ao desemprego. Mas foi provado, no passado, que isso (investimentos) está apenas criando empregos. Se continuarmos com a revolução agora, nos tornando mais inteligentes, ficando mais digitalizados, então haverá 58 milhões de novos empregos nos próximos anos”, disse.

Capacitação e treinamento

Bos destaca que, em um porto, existem diferentes tipos de funções e para níveis de educação distintos, do técnico aos profissionais com especialização, inclusive com mestrado. “A combinação desses dois faz com que você obtenha uma força de trabalho criativa”. E acrescenta: “Treinando as pessoas e usando a mais recente tecnologia, estamos convencidos de que não será mais o maior porto que irá sobreviver, mas o porto mais inteligente”.

O diretor da STC reforça que essa condição de porto mais inteligente não está ligada somente à implementação da automação, mas ao investimento nas pessoas. “Temos que investir em infraestrutura, mas também em capital humano. Temos que treinar as pessoas para nos tornarmos mais produtivos e ganhar a competitividade de que precisamos para ser um porto mais inteligente ou até mesmo ser um porto melhor”, explica.

Amarras

Embora o processo de automação e investimentos seja visto como um caminho sem volta para o ganho em eficiência e competitividade, a burocracia brasileira ainda causa amarras, como na geração de informação às autoridades públicas.

O engenheiro de computação e professor da Fatec Ricardo Pupo questiona: “Se estamos tão debruçados, tão comprometidos resolvendo problemas especificamente do Brasil, que não podem ser exportados, como vamos trabalhar em inovações que podem efetivamente ser exportadas e gerar valor para o País?”

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 17/06/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ E CADE ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS SOBRE SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA - SSE DE CONTÊINERES EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

A solenidade aconteceu nesta quinta-feira (17) na sede da Agência, em Brasília, e contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE assinaram, nesta quinta-feira (17), em Brasília, memorando de entendimentos para definir posicionamentos comuns acerca do Serviço de Segregação e Entrega - SSE de contêineres em instalações portuárias, assunto que é objeto da Resolução Normativa ANTAQ nº 34, de 2019. A solenidade de assinatura contou com as presenças do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, do diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, do presidente do



CADE, Alexandre Barreto, e do superintendente do CADE, Alexandre Cordeiro. “O texto reúne e uniformiza conceitos compartilhados pela ANTAQ e pelo CADE”, ressaltou Nery, afirmando que essa assinatura é uma ação integrada, bem definida, que trará segurança jurídica ao setor.

Alexandre Barreto (E), Eduardo Nery (C) e Tarcísio de Freitas: memorando de entendimentos para uma maior segurança jurídica

O ministro da Infraestrutura destacou a



importância do memorando. Disse que trará uma maior segurança jurídica e isso atrairá investimentos. “Com a atração de investimentos, iremos gerar mais empregos.” O presidente do CADE afirmou que o documento assinado nesta quinta-feira promoverá a segurança jurídica e a promoção do desenvolvimento econômico. O diretor Adalberto Tokarski ressaltou que essa ação integrada trará segurança jurídica e mais eficiência ao setor portuário, bem como um maior aperfeiçoamento do uso do aparelho estatal.

O SSE é o preço cobrado, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário

Conforme o memorando de entendimentos, a cobrança do SSE não é um ato ilícito, porém, pode ser considerada abusiva quando verificados, por exemplo, abusividade dos valores; o caráter discriminatório e não isonômico; a falta de racionalidade econômica para a cobrança; a cobrança em duplicidade por rubricas já abrangidas pela box rate, pelo SSE e/ou remuneradas pela Terminal Handling Charge (THC); a cobrança por serviço sem a efetiva contraprestação, entre outras.

Segundo o memorando, o CADE, ao se deparar com indícios de irregularidades na cobrança de SSE, formulará consulta prévia à ANTAQ sobre a existência de abusividade, que deverá encaminhar resposta em até 90 dias. Caso a ANTAQ não responda, o CADE dará sequência à apuração objeto da consulta.

Ainda de acordo com o documento, ANTAQ e CADE também se comprometem a comunicar imediatamente a instauração de processos referentes à cobrança do SSE e suas correspondentes decisões; promover estudos sobre o mercado regulado, privilegiando a troca de experiências, bem como o aperfeiçoamento dos bancos de dados do setor e das análises técnicas a respeito de diversos temas, inclusive sobre a cobrança do SSE; e promover intercâmbio entre as setoriais técnicas envolvidas na análise dos processos e na normatização da cobrança do SSE, visando à integração e à uniformização, sempre que possível, de entendimentos.

**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: 17/06/2021

AVISO DE PAUTA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE assinarão termo que estabelecerá procedimentos comuns de análise da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres – SSE no setor portuário. A assinatura acontecerá na sede da ANTAQ, às 11h, quinta-feira (17), e contará com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, e do presidente do CADE, Alexandre Barreto.

O evento poderá ser acompanhado pelo canal da ANTAQ no YouTube. Os jornalistas poderão enviar perguntas para o WhatsApp: (61) 2029-6515.

Mais informações:

(61) 2029-6518

ccs@antaq.gov.br

LINK PARA ACOMPANHAR O EVENTO: <https://youtu.be/FNYqisy-yOc>

**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: 17/06/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CATTALINI REGISTRA MAIORES VOLUMES DE IMPORTAÇÃO DE ÓLEOS AQUECIDOS

Assessoria de Comunicação

Pela segunda vez neste semestre a Cattalini Terminais Marítimos recebeu mais de 16 mil toneladas de óleos aquecidos em uma única operação. O desembarque de 16,3 mil toneladas do produto, do navio MTM New York, foi iniciado nesta terça-feira (15), no píer privativo da empresa. Em janeiro, o terminal já havia recebido 16,6 mil toneladas de óleos aquecidos do navio MTM Houston. Segundo a Cattalini, em média, as importações variam de 6 a 10 mil toneladas, por uma decisão comercial e de logística do cliente, mas a empresa está preparada para maiores volumes.



Foto Kelly Frizzo | Divulgação.

"A Cattalini, como terminal portuário, possui uma estrutura diversificada e pronta às necessidades dos clientes e de cada produto, de acordo com sua peculiaridade e característica de movimentação. Para atender a característica do produto desembarcado nesta semana, contamos com um robusto sistema de isolamento térmico e aquecimento, presente desde o píer até os tanques, o que garante qualidade e segurança em todo o processo, do recebimento até a

expedição", declarou Lucas Guzen, da área comercial da Cattalini.

O produto importado está sendo direcionado para 6 tanques do Centro de Tancagem 2 (CT2), da Cattalini Terminais Marítimos, onde a estrutura é exclusiva para este tipo de produto. Nos próximos dias a mercadoria será transportada por caminhões tanques.

Neste ano, entre janeiro e a primeira quinzena de junho, cerca de 98 mil toneladas de óleos aquecidos foram descarregados no CT2, representando um aumento de 368% em comparação ao mesmo período do ano passado. "Este aumento significativo de movimentação de óleos aquecidos está ligado principalmente à eficiência operacional da Cattalini Terminais Marítimos e da Portos do Paraná", avaliou Guzen.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/06/2021

PORTONAVE DOA EQUIPAMENTOS PARA EQUIPAR SALAS DE VACINAS

Assessoria de Comunicação

Ação vai ajudar Navegantes no combate à Covid-19



Foram entregues nessa terça-feira, dia 15 de junho, duas câmaras conservadoras de vacinas com 510 litros cada, cinco computadores completos com estabilizador, cinco lixeiras e cinco torneiras para a Secretaria de Saúde de Navegantes. A doação foi feita pelo Porto de Navegantes – Portonave. Com os equipamentos, será possível ampliar o atendimento nas salas de vacina da cidade e assim reforçar as ações de combate à COVID-19.

Foto: Divulgação | Portonave.

As câmaras conservadoras eram uma necessidade da prefeitura, segundo a coordenadora do Departamento de Vigilância Epidemiológica (DVE), Thais Jessica Sarmento Bonfim. Hoje o município tem capacidade de guardar 2 mil doses e vai passar a poder armazenar o dobro de vacinas – não só para o Coronavírus, mas todos imunizantes em geral.

O Porto de Navegantes já investiu mais de R\$ 245 mil na compra de equipamentos e outros produtos para doação. Em abril de 2020, a Portonave fez a entrega de uma unidade de terapia semi-intensiva (semi UTI) ao Hospital Municipal de Navegantes, composta por um respirador, um monitor, uma bomba de infusão e um aspirador cirúrgico.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/06/2021

PORTO DE SANTOS NO PATAMAR DOS ASIÁTICOS

Editorial Portogente

Porto do Futuro implica a capacidade de mover cargas e pessoas de forma rápida e segura através das fronteiras internacionais.

Tratar a complexidade da reforma portuária com particularidades políticas, como foram os portos do Paraná, priorizando a eleição de 2022 sobre a produtividade, e a exigência de adaptação dos contratos de arrendamento vigentes não é a forma adequada para eliminar gargalos dos portos do Brasil. O objetivo há de ser atrair cargas para elevar nossos portos, em movimentação, ao patamar dos asiáticos.



Foto: Acervo Portogente.

A inferioridade dos portos brasileiros, em relação aos portos japoneses e chineses, é verificada no tempo da mercadoria paralisada na área portuária e nos custos que agrega à composição do preço final dos produtos exportados e importados. São os fundamentos construtivos do projeto Santos2050. Eliminar gargalos e ampliar a produtividade na movimentação, tornando-a mais ágil.. Ou seja, tratar os problemas portuários como logística e comércio.

Sem a mínima sombra de dúvida, o Porto de Santos é o caso mais complexo da reforma portuária que o governo pretende entregar.

Ademais, é o único para o qual há uma solução precisa para os seus reais problemas, demonstrando com competência objetiva e expressa, como alcançar as oportunidades do seu potencial para os próximos 30 anos. Santos2050 expõe com clareza inequívoca a forma de construir um processo para atrair cargas para o porto.

Santos2050, como convém, está sendo debatido com interesse entusiasmado na comunidade do Porto de Santos. Por ter Norte, possibilita melhor visão do caminho a ser tomado, para alçar o principal porto do Hemisfério Sul ao patamar dos portos asiáticos. Na sua reflexão, transcende o campo da logística e abrange um horizonte da engenharia de infraestrutura avançada e inovadora, para fluxos intenso de produção e atração de investimentos.

Essa é a grande oportunidade de atualizar o modelo do Porto de Santos, o principal do País, para operar eficiente e economicamente competitivo entre os principais portos do mundo. Para tanto, há dois caminhos inevitáveis a serem trilhados: não persistir nos erros e tomar o caminho do futuro.

Fonte: Portal Porto Gente

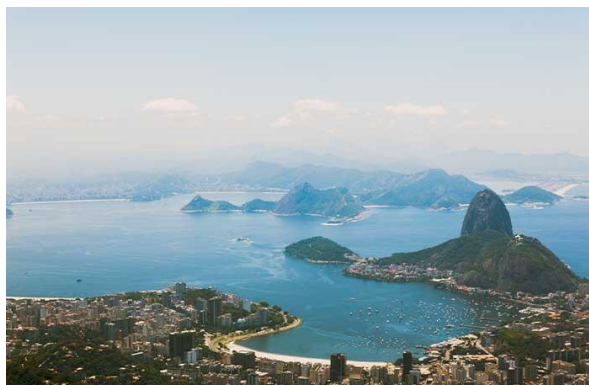
Data: 17/06/2021



COMEX DO BRASIL

RIO DE JANEIRO É A CIDADE BRASILEIRA MAIS BUSCADA DESDE ABRIL DE 2019, APONTA LEVANTAMENTO DO VIAJANET

Por Equipe Comex do Brasil - 17 de junho de 20210



São Paulo – O comportamento dos turistas brasileiros mudou ao longo da pandemia do novo coronavírus. No entanto, a cidade do Rio de Janeiro lidera, com folga, como o destino mais buscado, considerando o período de abril de 2019 até março de 2021, segundo um recente levantamento do ViajaNet, agência virtual de turismo, que aponta quais são os locais mais procurados nos últimos 24 meses.

Logo na sequência, aparecem Fortaleza (CE), Salvador (BA) e Recife (PE), respectivamente, que também fazem parte das opções de destinos mais cotados no mesmo período. As cidades litorâneas do país se mantiveram em alta e atraíram os turistas que viajam de avião por possibilitar mais contato com a natureza, oferecer estrutura para hospedar e atender as necessidades dos visitantes que estão trabalhando remotamente, por exemplo.

De acordo com o head of marketing do ViajaNet, Gustavo Mariotto, as viagens focadas em locais nacionais são impulsionadas por dois motivos: variar o cenário do trabalho home office e o ecoturismo, duas tendências que ganharam destaque em decorrência da crise sanitária. “Estes lugares estão bastante alinhados com as alterações de hábitos dos brasileiros, como priorizar destinos que incentivem o turismo ecológico e hospedagens que ofereçam condições tanto para trabalhar quanto para se distrair, descansar e aproveitar somente dentro da própria acomodação”, detalha.

Veja, a seguir, a média do volume de buscas de abril de 2019 até março de 2021 para os quatro destinos:

Destinos	Média
Rio de Janeiro	18.100
Fortaleza	14.800
Salvador	12.100
Recife	9.900

Fonte: ViajaNet

O ViajaNet também analisou as buscas por passagens aéreas para rotas nacionais e internacionais por meio do Keyword Planner, uma ferramenta de pesquisa do Google, e identificou que, em 2020, houve uma média de 2.542.770 pesquisas para destinos nacionais. Já para viagens internacionais, a quantidade média de consultas foi de 1.366.170.

Análise de comportamento dos viajantes

Cidades como o Rio de Janeiro, Fortaleza, Salvador e Recife são referência para as pessoas que viajam dentro do país e contribuem fortemente para a economia e para o setor de turismo nacional. Uma justificativa para isto é que são destinos com praias, muitas opções de hospedagens, passeios ao ar livre e comércios.



O monitoramento da agência virtual apurou ainda o interesse de busca por esses lugares nos últimos 5 anos e foi possível observar as oscilações de comportamento dos consumidores. Vale destacar que, em todos os destinos do ranking, houve uma queda no ano passado, em função do início das medidas restritivas de isolamento social devido à Covid-19.

Na cidade carioca, houve um pico de busca em 2017. Já em 2019, a procura se manteve equilibrada, seguida de uma alta no segundo semestre, e durante 2020 teve uma diminuição.

(*) Com informações do ViajaNet

Fonte: *Comex Do Brasil*

Data: 17/06/2021

PORTO ITAPOÁ COMPLETA 10 ANOS COMO UM DOS MAIORES E MAIS IMPORTANTES TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL

Itapoá (SC) – A partir de um sonho visionário da família Battistella há 27 anos, uma década e meia depois o projeto do Porto Itapoá foi concretizado, contribuindo para elevar a Baía da Babitonga, litoral Norte de Santa Catarina, ao mesmo patamar dos grandes complexos portuários do país. Ao completar 10 anos de operação neste dia 16 de junho de 2021, o Porto Itapoá já se tornou um dos maiores e mais importantes terminais portuários do Brasil e é considerado um dos terminais mais ágeis e eficientes da América Latina.

“O Porto Itapoá evoluiu a partir da persistência, do trabalho e da determinação de seus idealizadores e carrega essas qualidades até hoje no dia a dia de suas operações. Adicionamos a este projeto princípios como a inovação, a sustentabilidade e a eficiência, que culminaram em uma empresa sólida, consolidada e que cresce a cada ano, contribuindo para o desenvolvimento local, regional e nacional”, diz o seu presidente, Cássio José Schreiner.

O Porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, contemplando importadores e exportadores de diversos segmentos empresariais. Sua localização privilegiada na Baía da Babitonga, proporciona condições seguras e facilitadas para receber grandes navios que operam em nosso país, uma tendência cada vez mais adotada na navegação mundial.

O Terminal possui capacidade para movimentar anualmente até 1,2 milhão de TEUs (unidade de medida de contêineres) com previsão para expandir sua capacidade de movimentação superando a marca de 2 milhões de TEUs por ano.

Desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda para todos

O Complexo Portuário da Babitonga que, a partir da instalação do Porto Itapoá passou a responder por quase 60% da movimentação do setor de Santa Catarina (ANTAQ 2019), é um dos mais importantes ativos portuários do País e estratégico para a infraestrutura de transporte e logística do Estado. Os municípios localizados a, no máximo, 100 km de distância da Baía da Babitonga concentram metade do PIB (Produto Interno Bruto) industrial dos estados de Santa Catarina e Paraná.

Em 10 anos, a área de influência direta do Complexo da Babitonga tem potencial de saltar de 16 para 48 empresas portuárias e retroportuárias com investimentos privados diretos que podem chegar na casa dos R\$ 15 bilhões, passar de uma geração de renda anual de R\$ 300 milhões para R\$ 1,8 bilhão e saltar dos atuais 8.500 empregos para 45 mil oportunidades de novas vagas. Associado ao potencial e dinamismo econômico de Santa Catarina e toda a região Sul do Brasil, o Complexo Portuário da Babitonga é um modelo em investimentos em infraestrutura e logística.

Especificamente em relação ao desenvolvimento de Itapoá, o município teve ganhos exponenciais a partir da operação do Terminal. O Porto Itapoá gera 950 empregos diretos e mais de 5 mil indiretos. Mais de 50% da mão de obra economicamente ativa do município está ligada à atividade portuária e



somente os colaboradores do Porto Itapoá movimentam R\$ 30 milhões/ano na economia local. A arrecadação do município saltou de R\$ 35 milhões em 2010 para R\$ 108 milhões, um crescimento de 200%. O ISS passou de R\$ 210 mil em 2010 para atuais R\$ 12 milhões, um aumento de nada menos do que 5.600%.

A partir da sua construção, o Porto Itapoá viabilizou junto ao governo do Estado o acesso rodoviário dedicado, com a pavimentação da SC 416, ligando o município à BR 101. O Terminal também é responsável por investimentos diretos de R\$ 140 milhões entre projetos socioambientais e em obras de infraestrutura em Itapoá.

Destaque para os R\$ 33 milhões investidos na pavimentação de acessos e vias urbanas e R\$ 27 milhões para viabilizar a linha de transmissão de alta capacidade operada pela Celesc que, a partir de 2011, substituiu o abastecimento secundário ao município, realizado pela Copel. Outros R\$ 22 milhões foram destinados para projetos sociais e ambientais.

E para contribuir com a infraestrutura de saúde no enfrentamento à pandemia, o Porto Itapoá investiu cerca de R\$ 1,5 milhão na compra de respiradores para o Pronto Atendimento do município e na ampliação de leitos do Hospital São José, de Joinville, referência no tratamento à Covid-19 na região. “De nossa parte, nos orgulhamos de estar engajados, liderando muitos dos projetos para o desenvolvimento sustentável do município de Itapoá e da região Norte de Santa Catarina, do Estado como um todo e do Brasil”, diz o presidente Cássio José Schreiner.

Reconhecimentos em Sustentabilidade, Inovação, Clientes e Pessoas

Além do desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda, o Porto Itapoá se destaca em diversas frentes. O Terminal tem conquistado ao longo dos anos importantes reconhecimentos em sustentabilidade, inovação, capital humano e no relacionamento com os clientes.

A atuação sustentável faz parte da estratégia do Terminal desde o início das operações. O Porto Itapoá criou e mantém a Reserva de Preservação Permanente da Natureza (RPPN) Padre Piet Van der Aart, que compensou em dez vezes a área para a ampliação do terminal. Associada à RPPN Volta Velha, é uma das maiores reservas de Mata Atlântica particulares do Estado e um importante ativo ambiental de Itapoá. No local são realizadas atividades de educação ambiental e plantio de árvores nativas distribuídas à comunidade.

O Porto Itapoá também monitora a qualidade da água da Baía da Babitonga e realiza o reuso e reciclagem de resíduos gerados em suas operações, entre outras ações. Essas iniciativas levaram o Terminal a conquistar o Prêmio Via Viva do Ministério da Infraestrutura como destaque entre os terminais portuários do país em desenvolvimento socioambiental.

Reconhecido como uma das empresas mais inovadoras do sul do país, de acordo com ranking da Revista Amanhã, o Porto Itapoá agrega diferenciais de eficiência, modernidade e tecnologia em suas operações e serviços. Prova disso foi a recente criação de um dispositivo de IOT (Internet das Coisas) com tecnologia própria, 100% desenvolvida pelo time interno e patenteada.

Chamados de coletores, esses dispositivos fazem a integração dos veículos que movimentam os contêineres entre o pátio e o cais com o software que gerencia a programação de carga e descarga dos navios. A solução desenvolvida pelo Porto Itapoá substitui os equipamentos importados com grandes vantagens em custos, manutenção e usabilidade.

Faz parte do negócio e dos diferenciais do Porto Itapoá estar atento às necessidades dos clientes, valorizando os relacionamentos, conquistando altos índices de satisfação e fidelização. O Terminal obteve a melhor avaliação entre os portos do país no ranking do Instituto Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC), em parceria com a Revista Exame. Esse reconhecimento coloca o Porto Itapoá como referência em modelos de atendimento ao cliente entre grandes marcas nacionais e internacionais com atuação no Brasil.

Tão importante quanto, está no DNA do Porto Itapoá desde o seu início cuidar das pessoas com foco em uma cultura cada vez mais inclusiva, que permita igualdade de oportunidades, em um ambiente de diversidade. Seguindo esses preceitos, durante a pandemia, o Porto Itapoá tomou todas as medidas de prevenção para que seus profissionais pudessem exercer suas funções de forma segura.

Esse cuidado com as pessoas é levado também para fora do terminal com ações que geram qualidade de vida, emprego e renda para as comunidades do entorno, ações que foram reconhecidas com o Prêmio Valor, do Valor Econômico, em Liderança no Engajamento de Pessoas.

“Começar um empreendimento do zero é desafiador, mas alcançar, em pouco tempo, todos estes resultados, é gratificante. E quando o valor gerado envolve não apenas quem está diretamente ligado ao negócio, mas todo o conjunto de pessoas e empresas que se beneficiaram a partir da operação do Porto Itapoá, a conquista se torna ainda maior”, comemora Cássio.

(*) Com informações do Porto de Itapoá

Fonte: *Comex Do Brasil*

Data: 17/06/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

NAVIOS DE GÁS: FRENTE AMBIENTALISTA REFUTA DECISÃO DE PRESIDENTE DO STJ

Documento pede a ministro que mantenha liminar que impedia obras de construção do terminal de gás na Baixada Santista

Por *Carlos Ratton07h00*



A Compass garante não existir acidentes, que o Brasil já possui cinco terminais semelhantes e que, no Mundo, já são pelo menos 200

Foto: Divulgação

A Frente Ambientalista da Baixada Santista, formada por inúmeras entidades da região, está solicitando ao presidente do Superior Tribunal de Justiça de São Paulo (STJ-SP), ministro Humberto Martins, que revogue sua decisão que suspendeu a liminar que impedia o início das obras de construção do terminal portuário para estocagem e vaporização de gás natural liquefeito (GNL) em navios, um gasoduto marítimo, um terrestre e um City Gate em Cubatão - região do Porto de Santos - denominado Projeto Reforço Estrutural de Suprimento de Gás da Baixada Santista.

Em um documento, assinado por Syllis Flávia Paes Bezerra conselheira estadual de Meio Ambiente e ECOPHALT- Cidadania e Sustentabilidade, Ecologia com Praticidade; Ibrahim da Silva Tauiu (conselheiro estadual de Meio Ambiente e Fórum da Cidadania de Santos); Mari Polachini (conselheira de Meio Ambiente de Peruíbe e Movimento Contra as Agressões a Natureza - MoCAN); Marly Vicente da Silva (Comunidade de Pescadores - Cubatão e Instituto Socioambiental e Cultural da Vila dos Pescadores); Jeffer Castelo Branco (ex-conselheiro estadual de Meio Ambiente e Associação de Combate aos Poluentes - ACPO) e Marcio Antônio Mariano da Silva (ex-conselheiro de Saúde de Santos e ACPO), os representantes da Frente questionam ponto a ponto os argumentos que embasaram a decisão de Martins.

A decisão terá efeito até o trânsito em julgado da ação que tramita na Justiça estadual e discute a validade das licenças ambientais concedidas para as obras.

As obras foram suspensas após o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) ter acolhido recurso do Ministério Público (MP), por entender que as licenças concedidas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) seriam irregulares. A Promotora de Justiça Almachia Zwarg Acerbi, que assina a inicial, aponta que o risco de acidente com vítimas fatais poderia ser evitado se o empreendimento estivesse em local afastado da costa.

Durante todo o ano passado, por intermédio de seis reportagens exclusivas, o Diário publicou alerta sobre a possibilidade de atracação e operação de navios de gás em Santos. O Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema) do MP ajuizou uma ação civil pública com pedido de tutela de urgência para interromper as obras, situação agora revertida. A inicial da ação cita pareceres técnicos que revelaram diversos riscos nas instalações, dentre eles potenciais danos à população exposta permanentemente às ameaças de incêndios e explosões de gás natural.

A Frente garante ao presidente do STJ que a discussão processual não impede a implantação do empreendimento, mas que ele seja implantado sem criar uma situação de risco social, ambiental e até mesmo econômico a uma parcela considerável da população de toda a Baixada, apontada pelo Gaema e corroborada por diversas entidades em petição pública.

ARGUMENTOS.

Os ambientalistas não concordam que a liminar estaria atrasando a implantação do terminal e causando perda de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) na importação de gás. "Não pode existir perda sobre o que não se tem ou sobre o que se pretende ter com um gás que sequer foi produzido ou extraído", disparam.

Também alegam não ser verdadeira a suposta dependência da importação do insumo, que nos últimos quatro meses alcançou o montante de US\$ 1 bilhão. "O gás que será adquirido para esse fornecimento, conforme consta no Relatório de Impacto ao Meio Ambiente no âmbito do licenciamento, vai ser totalmente importado, podendo acarretar concorrência desleal sobre a indústria e a sociedade brasileira. Além disso, o gás que a empresa quer importar poderia ser fornecido pela Petrobras", apontam.

Sobre o possível monopólio da Petrobras também alegado na decisão do presidente do STJ, a Frente explica que o monopólio "não pode ser considerado risco maior do que se criar dependência de combustível fóssil do exterior. As várias crises do petróleo que inviabilizaram durante décadas o crescimento econômico de países em desenvolvimento são bem conhecidas", lembram.

Os ambientalistas também não acreditam no possível prejuízo à política pública de produção energética mais limpa e sustentável. "A energia gerada por meio do gás pode nem ser mais limpa e muito menos sustentável. Dependendo do seu uso ela poderá gerar situações de mais emissões, como uso na cogeração pela queima de resíduos. Também não é sustentável, visto que colabora com o aquecimento global pela emissão de gás de efeito estufa".

Por fim, a Frente alega que não há como provocar o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, com repasse dos custos aos consumidores, e nem impedir a geração de empregos. "A geração de emprego não estará ameaçada caso o projeto cumpra as recomendações exigidas pelo MP e que são respaldadas pelas entidades.

EMPRESA.

A iniciativa de instalação do terminal é responsabilidade da Compass Gás & Energia que, em contato com a Reportagem, enfatiza que não existe risco algum e que, além da Cetesb, outros órgãos de controle aprovaram a proposta.

Também que há empreendimentos semelhantes no Brasil e em diversos porto do Mundo, sem qualquer registro de acidentes. Portanto, afirma que denominar 'navio-bomba' seria uma denominação 'alarmista', visando convencer a opinião pública a ser contrária ao empreendimento.

"Navio bomba não tem qualquer relação com fatos. Não há precedente de acidente com esse tipo de embarcação. É uma tecnologia dominada há mais de cinco décadas. Existem cinco terminais em operação no Brasil. São pelo menos 200 no Mundo. Existem mais de 540 navios navegando por esses terminais. Sempre com segurança", explica a Assessoria da Compass.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data: 17/06/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AMAGGI, DREYFUS, CARGILL, ADM E TIP BANK SE UNEM EM EMPRESA DE LOGÍSTICA

Informação: Brasilagro (17 de junho de 2021)

A nova empresa buscará dar mais eficiência e transparência à logística do agronegócio, setor que movimenta anualmente R\$ 48 bilhões no país – Foto: Paulo Whitaker / REUTERS

As tradings Amaggi, LDC (Louis Dreyfus Company), Cargill, ADM (Archer Daniels Midland) se juntaram ao TIP Bank para criar uma empresa de logística e pagamentos de fretes rodoviários do agronegócio, avançando em um segmento importante para captar margens de negociação de grãos.

A nova empresa, cujo nome será comunicado posteriormente, buscará dar mais eficiência e transparência à logística do agronegócio, setor que movimenta anualmente cerca de R\$ 48 bilhões no país, informaram as companhias ontem (15). Os sócios serão donos em partes iguais na "logfintech".

Com o acordo, que será submetido à aprovação do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e seguirá para aprovação do Banco Central, as companhias do agronegócio ADM e Cargill se juntam à Cargueiro, criada em 2019 por Amaggi e Dreyfus, que já conta com cerca de 100 mil caminhoneiros e transportadoras cadastradas.

O Tip Bank, por sua vez, é uma plataforma que teve origem em Mato Grosso em 2007, com o propósito de ser um instrumento de meio de pagamentos para o modal rodoviário do campo. Seus usuários têm benefícios como cartão-frete, que oferece descontos no abastecimento de combustível em uma rede de mais de mil postos credenciados.

Graças principalmente ao agronegócio, o Brasil é o terceiro maior mercado de transporte rodoviário global, atrás apenas da China e dos Estados Unidos. A utilização disseminada de smartphones no setor, somada ao acesso cada vez amplo à internet e às mudanças regulatórias, vem acelerando a digitalização do agronegócio.

"A revolução digital exige constante atualização e dedicação exclusiva. Queremos ser o parceiro que possibilite que o caminhoneiro, o transportador e o embarcador sejam incluídos nessas transformações sem perder o foco em suas atividades", destacou Luis Barbieri, executivo que está conduzindo a operação, em comunicado.

A nova empresa deverá disputar mercado com a Bunge, que anunciou em maio uma parceria com a provedora de soluções de logística e tecnologia Target para criar a empresa Vector, com foco na digitalização do processo de contratação de frete rodoviário e outros serviços. A empreitada veio

após pouco mais de um ano de funcionamento do aplicativo Vector, desenvolvido pelas companhias para a contratação de fretes da Bunge (Reuters, 16/6/21)

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

Data: 17/06/2021

ARTESP INTENSIFICA PREVENÇÃO DE QUEIMADAS NA OPERAÇÃO CORTA-FOGO

Informação: Governo do Estado de SP (17 de junho de 2021)

Desde segunda-feira (14), a ARTESP (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) e as 20 concessionárias que integram o Programa de Concessões Rodoviárias participam da nova edição da Operação Corta-Fogo, programa estadual de prevenção e combate às queimadas coordenado pela Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente (SIMA). Com o objetivo de conscientizar a população e intensificar o monitoramento em áreas de maior incidência de focos de incêndio, ações preventivas serão destinadas a evitar ou controlar acidentes causados pela fumaça das queimadas na fase vermelha da campanha, de junho a outubro, quando ações de combate ao fogo e de fiscalização repressiva são priorizadas e as estratégias de comunicação e campanhas preventivas ganham reforço.

Na época mais seca e fria do ano, o inverno, os períodos de estiagem aumentam a propagação de incêndios. Os trechos rodoviários são diretamente afetados porque, além da fumaça comprometer a vegetação que margeia as estradas, agredindo o meio ambiente, há a diminuição considerável da visibilidade dos condutores nas vias. De acordo com o levantamento da ARTESP, a partir de informações das concessionárias, em 2020, foram contabilizadas e atendidas 7.805 ocorrências de queimadas, das quais 4.202 (54%) aconteceram no período entre junho e setembro. Os meses mais críticos que apresentaram maior incidência de registros foram agosto e setembro, totalizando 2.575 casos, equivalentes a 33% do total de queimadas ocorridas durante todo o ano de 2020.

Em 2021, assim como em anos anteriores, a iniciativa promovida pela ARTESP e pelas concessionárias que administram as rodovias paulistas contemplará campanhas educativas de conscientização, entre os meses de junho e setembro, sobre os comportamentos dos usuários que mais provocam incidentes de queimadas, como soltar balões ou desprezar bitucas acesas de cigarros. As mensagens de alertas serão inseridas nos painéis eletrônicos distribuídos pela malha rodoviária:

- “Operação Corta-Fogo: Soltar balões é crime ambiental”
- “Operação Corta-Fogo: Não atire cigarros às margens de rodovias”
- “Operação Corta-Fogo: Prevenir é melhor do que apagar”
- “Operação Corta-Fogo: Incêndio? Ligue 0800 (concessionária) ”.

A ação também será divulgada nas redes sociais da Agência e de suas concessionárias e por meio de cartazes, distribuídos nos postos SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário) das autoestradas. “Neste período, queremos garantir a preservação do meio ambiente e da segurança de nossos usuários. Por isso, desenvolvemos ações e medidas preventivas junto às concessionárias que administram as rodovias”, afirma Milton Persoli, diretor geral da ARTESP.

Para agilizar o combate às queimadas, as concessionárias realizam inspeções com viaturas operacionais equipadas com abafadores, que podem ser utilizados em casos de pequenos focos de incêndio, evitando a propagação das chamas. Caminhões-pipa e tanques rebocáveis também ficam de prontidão em pontos estratégicos, para contribuir no enfrentamento ao fogo.

Governo mobilizado pela causa

Além da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente (SIMA), a Operação Corta-Fogo envolve diversos órgãos estaduais, tais como o Corpo de Bombeiros, a Coordenadoria Estadual de Proteção e Defesa Civil (CEPDEC), a Polícia Militar Ambiental (PAMB), a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), a Fundação Florestal (FF) e o Instituto Florestal (IF). Só em 2020, o Governo do Estado de São Paulo registrou 269 focos de incêndio, com a queima de mais de 21 mil

hectares de mata. Entre as causas identificadas estão queima de lixo, vandalismo e queda de balão, entre outros.

Por isso, para este ano, estão sendo investidos mais de R\$ 7 milhões, para prevenir e combater os incêndios florestais, montante proveniente da Câmara de Compensação (constituída de contrapartidas ambientais e que deve ser investido em áreas protegidas). São contratados bombeiros civis, comprados equipamentos de segurança e locados máquinas e veículos que auxiliem os trabalhos de combate às queimadas na vegetação paulista. Foram contratadas também aeronaves para atuação em incêndios nas regiões mais críticas e secas, onde a probabilidade de incêndio é maior. O combate com os aviões é mais eficiente, devido à sua capacidade de lançar até 1.500 mil litros de água sobre a mata, o que auxilia o trabalho das equipes de terra que combatem diretamente o fogo.

Queimadas

Uma das principais causas de queimadas que atingem a vegetação às margens das rodovias é o lançamento de pontas de cigarro. Em contato com a vegetação seca, as “bitucas” acesas servem de ignição para iniciar um incêndio.

O lançamento de balões é outro fator de risco. Mesmo sendo crime ambiental, há aumento desta prática nesta época do ano, o que causa vários tipos de danos – não apenas nas áreas verdes, mas também em regiões urbanas. Para que este crime seja combatido, é essencial a participação da população, por meio de denúncias, que podem ser feitas pelos telefones 190 (Polícia Militar) ou 181 (Disque-Denúncia).

Outras possíveis causas das queimadas são a queima de lixo, fogueiras ou a utilização de fogo para limpeza de terrenos ou fins agrícolas, de forma não autorizada. Nas faixas de domínio das rodovias, boa parte dos focos é provocada pela própria população vizinha à estrada, principalmente nas áreas mais próximas aos aglomerados urbanos.

Dicas de segurança

Ao se deparar com um incêndio florestal ou situação de queimada na rodovia, o condutor deve avisar imediatamente o Corpo de Bombeiros (193) ou a Defesa Civil (199), e também para o número 0800 da concessionária responsável pela rodovia. Ao informar a ocorrência, detalhes como a exata localização do foco, ajudam a equipe de socorro a chegar ao local a tempo para conter as chamas. Além disso, ao cruzar áreas de queimadas, é importante que o motorista adote medidas de segurança, tais como:

- Fechar os vidros do veículo;
- Trafegar com farol baixo aceso;
- Não se aproximar da ocorrência;
- Não parar na faixa de rolamento;
- Manter distância segura do veículo da frente;
- Não ligar o pisca-alerta com o veículo em movimento;

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

Data: 17/06/2021

A MSC MARCA RECORDE AO COMPRAR 60 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES USADOS EM APENAS DEZ MESES

Informação: Mundo Marítimo (17 de junho de 2021)

Os navios representam uma capacidade total de 257.000 TEUs e 10% da frota MSC em número. A MSC continua comprando tonelagem de segunda mão em ritmo acelerado, tendo ultrapassado as simbólicas 50 unidades na segunda quinzena de maio, segundo dados da Alphaliner. Com as novas aquisições das últimas semanas, entre as quais o “Kow-Loon Bay” de 5.018 TEUs, o “Alabama” de 4.250 TEUs, o “Songa Hayon” de 3.534 TEUs, a “Cidade de Hong Kong” de 2.564 TEUs e o “Oregon Trader” de 2.492 TEUs, o número de embarcações adquiridas pela MSC desde agosto de 2020, quando iniciou sua onda histórica de compras, chega agora a 60 unidades. A extraordinária



expansão da frota da MSC nos últimos meses é inédita na história da compra de navios porta-contêineres.

Mesmo durante sua expansão agressiva na década de 1990, quando a MSC comprou uma série inteira de navios porta-contêineres usados ??de companhias marítimas estabelecidas, o desenvolvimento de sua própria frota nunca foi tão rápido e espetacular como agora.

Essas 60 embarcações representam uma capacidade total de 257.000 TEUs e 10% da frota da MSC em termos de número de embarcações (a frota atualmente operada pela MSC conta com 592 embarcações). Embora várias dessas compras substituam as unidades fretadas, a capacidade líquida adicional recentemente permitiu à MSC exceder o tamanho total da frota de 4 milhões em 4 milhões de TEUs, pela primeira vez em sua história.

A companhia marítima sediada em Genebra, que também fez grandes pedidos de novos navios, está agora a caminho de tirar a Maersk de sua posição de número um em termos de capacidade de transporte. A compra de navios usados ??pela MSC foi motivada pelos baixos preços dos ativos, o que se compara favoravelmente aos custos de fretamento em rápido aumento.

Embora o valor dos ativos de segunda mão tenha disparado nesse meio tempo, a economia de comprar em vez de fretar navios parece ainda fazer sentido, dado o aumento contínuo das taxas de fretamento e os compromissos plurianuais que os NOOs (proprietários não operadores) impõem fretadores para consertar seus navios. A MSC provavelmente teria sido menos ativa na frente de compra, se o mercado de fretamento permanecesse em crise.

Enquanto isso, a companhia marítima deve comprar mais navios nas próximas semanas, já que o mercado de afretamentos não mostra sinais de enfraquecimento.

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

Data: 17/06/2021

VACINAÇÃO NO PORTO DE ARATU-CANDEIAS MARCA RETOMADA DO PLANO DE IMUNIZAÇÃO DA CODEBA

Informação: CODEBA (17 de junho de 2021)

A remessa de vacina da AstraZeneca/Oxford, produzida pela Fiocruz, começou a ser aplicada às 9h da manhã desta quarta-feira (16). Cerca de 1.000 doses serão ministradas até sexta-feira (18), das 9h às 17h, no Porto de Aratu-Candeias.

Junto com técnicos da OGMOSA – Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário, profissionais da Secretaria Municipal de Saúde de Candeias fazem a aplicação do imunizante. Os trabalhadores devem atuar no Porto Organizado de Aratu-Candeias, estar em pleno exercício das atividades e apresentar um documento oficial com foto.

As primeiras etapas do Plano de Imunização da CODEBA alcançaram cerca de 1.500 trabalhadores e trabalhadoras, nos Portos de Salvador e Ilhéus. Ao final desta etapa, a CODEBA garante uma taxa de imunização da comunidade portuária próxima a 100%.

Atendendo às medidas de prevenção e combate à Covid-19, previstas no Protocolo de Enfrentamento da Pandemia da CODEBA, mesmo com a vacinação, medidas rigorosas para conter a disseminação do Coronavírus nas áreas dos Portos Organizados permanecem em vigor.

Diariamente, equipes de agentes de saúde monitoram temperatura, saturação e frequência cardíaca dos colaboradores. Totens de álcool em gel estão espalhados pelos três portos administrados pela CODEBA (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus). É obrigatório o uso de máscara nas dependências da Companhia. Para garantir o distanciamento, o cronograma de trabalho prevê a prática do homeoffice para a o setor administrativo. Cada porto passa, periodicamente, por um processo de desinfecção. Este ano, duas ações já foram realizadas, em janeiro e abril, em cada um dos portos.

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

Data: 17/06/2021



AGRONEGÓCIO BATE RECORDE DE US\$ 14 BILHÕES EM EXPORTAÇÕES EM MAIO

Informação: Agência Porto (17 de junho de 2021)

O mês de maio deste ano registrou recorde nas exportações de produtos do agronegócio, com US\$ 13,94 bilhões, alta de 33,7% em relação a maio de 2020.

De acordo com análise da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, as vendas foram influenciadas pelo incremento nos preços internacionais das commodities. O índice de preço dos produtos do agronegócio exportados pelo Brasil aumentou 24,6%, enquanto o crescimento do índice de quantum foi de 7,3%.

Analistas apontam que a pandemia precipitou uma nova era de uso intensivo de commodities, na medida em que os governos enfatizam a criação de empregos e sustentabilidade ambiental, ao invés do foco na estabilidade financeira desencadeado pela crise de 2009. Além disso, a forte demanda chinesa permanece pressionando os preços de grãos, como milho e oleaginosas, destinados à recomposição e ampliação dos rebanhos suíno e de frango na China.

Apesar do forte incremento das exportações do agronegócio, a participação do setor diminuiu de 59,5% das exportações totais brasileiras (maio/ 2020) para 51,7% (maio/ 2021).

As importações do agronegócio subiram, passando de US\$ 837 milhões (maio/2020) para US\$ 1,22 bilhão (maio/2021), com alta de 13,5%. O saldo da balança ficou em US\$ 12,71 bilhões.

O complexo soja continua como principal destaque, responsável por praticamente 60% do valor das exportações do agronegócio no mês passado.

De acordo com o boletim da SCRI, o cenário internacional da soja em grão reflete baixos estoques norte-americanos e elevadas aquisições chinesas.

As importações totais chinesas de soja em grão cresceram 12,8% em 2021, passando de 33,9 milhões de toneladas, entre janeiro e maio de 2020, para 38,2 milhões de toneladas na comparação com o mesmo período deste ano.

As exportações brasileiras registraram volume recorde de 16,4 milhões de toneladas de soja em grão em maio (+16,3%). O montante e a elevação do preço médio de exportação (+34,5%; US\$ 447,73 por tonelada) geraram valor recorde de US\$ 7,34 bilhões nas exportações do produto (+56,3%): +US\$ 2,64 bilhões em valor absoluto.

Em maio, a China foi o país que mais importou soja em grãos (11,2 milhões de toneladas), equivalente a 68% do total exportado pelo Brasil ou aumento absoluto de 1,1 milhão de toneladas em relação a maio de 2020. A União Europeia aparece na segunda posição com 1,552 milhão de toneladas (-8,8%), seguida pela Turquia com 730 mil toneladas (+74,5%).

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

Data: 17/06/2021

EXAME

REVISTA EXAME

AMBIPAR PRODUZ ÁLCOOL A PARTIR DE RESÍDUOS

Por ser um produto sustentável, o ecoálcool não só atende aos critérios de ESG como promove a transição da economia linear para a circular

Por exame.solutions



Porto de Santos, no litoral de São Paulo: Ambipar encontrou uma forma de transformar restos de açúcar, soja e outros grãos em ecoálcool (Rebeca Mello/Getty Images) – Reprodução EXAME

Maior complexo portuário do Brasil e segundo da América Latina, o Porto de Santos possui uma infraestrutura exclusiva para armazenagem e movimentação de grãos e itens a granel, composta de 33 armazéns e 118 silos, com capacidade de abrigar 2,5 milhões de toneladas de produtos ao mesmo tempo. Com tamanho volume, são descartadas quantidades

consideráveis de resíduos que, por sua vez, oferecem risco de contaminação na área, já que atraem vetores e podem poluir as águas do entorno.

Uma das companhias que atuam no Porto de Santos, porém, propôs à Ambipar, empresa líder em gestão ambiental, e que faz a limpeza e a manutenção de armazéns no local, um desafio em meados de 2020: encontrar um caminho diferente para os restos de açúcar, soja e outros grãos, efluente proveniente da água de lavagem dos armazéns, cujo destino final, invariavelmente, é o aterro sanitário e estações de tratamento de efluentes.

A resposta surgiu no início de 2021, a 207 quilômetros dali, na cidade de Nova Odessa (SP), onde cientistas e técnicos do departamento de Pesquisa, Desenvolvimento & Inovação (PD&I) da Ambipar desenvolveram o ecoálcool. O primeiro lote, elaborado de 60 metros cúbicos de rejeitos de açúcar, soja, milho, trigo e arroz, deu origem a 15.000 litros do produto.

“Ao usarmos essas novas fontes de produção, atendemos aos parâmetros da política nacional de resíduos e colocamos no mercado um produto que está em alta, sobretudo por causa da pandemia. Além disso, promove a transição da economia linear para a circular”, diz Gabriel Estevam Domingos, diretor de PD&I da Ambipar.

Uso na indústria

Com a experiência no Porto de Santos, a Ambipar expandiu a produção do ecoálcool para outros setores, como a indústria de alimentos e bebidas. Uma fabricante de sucos, por exemplo, está usando como matéria-prima desse etanol o açúcar das frutas que seriam rejeitadas, enquanto outra companhia, que antes incinerava enormes quantidades de refugo de balas, está transformando os resíduos em um melaço a ser inserido no processo de fermentação e destilação do ecoálcool.

“Temos ainda capacidade instalada para quintuplicar a produção em nossa usina no interior de São Paulo, sem contar as outras unidades”, diz Gabriel Domingos, da Ambipar. O processo de produção, segundo o executivo, assemelha-se ao da fabricação de aguardente, por exemplo: têm-se resíduos ricos em sacarose (açúcar) que, junto com outros grãos e insumos, são fermentados, destilados e geram um álcool com vários tipos de classificação, seja de 46 ou 70 graus, um produto com alta demanda nestes tempos de pandemia.

A pandemia, aliás, foi um indutor na criação do ecoálcool, já que, além do aumento da demanda por álcool 70 – utilizado na prevenção da covid-19 –, a retração econômica motivou as empresas a reavaliar seus processos, diminuir custos e responder às cobranças corporativas.

Por dentro do ESG

“O ecoálcool é um exemplo da unificação dos aspectos ambiental e econômico, pois faz com que o resíduo retorne à cadeia produtiva e gere valor”, explica o diretor de PD&I da Ambipar. Não é à toa, portanto, que o ecoálcool seja capaz de ajudar as empresas produtoras a atender aos critérios ESG – uma nova classificação de governança ambiental e social, que desperta cada vez mais interesse dos investidores – e a obter resultados práticos de economia circular.

“Ao fabricar o ecoálcool, a empresa deixa de pagar pela destinação dos resíduos para os aterros – o que era um custo – e cria a oportunidade de economizar e até gerar receita com esse novo produto”,

explica Gabriel Domingos. Sem contar que a produção do ecoálcool é uma forma de inovar e diversificar as fontes de matéria-prima. Que o diga o setor de produção de celulose: “Pretendemos mais adiante obter etanol da casca do eucalipto”, adianta o head do departamento de PD&I da Ambipar.

Fonte: Revista Exame
Data: 17/06/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SE ELETROBRAS FOR APROVADA HOJE NO SENADO, CÂMARA VOTARÁ NA SEGUNDA, DIZ LIRA

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), pretende colocar em votação a Medida Provisória da Eletrobras pelos deputados na segunda-feira, às 15 horas, caso o texto seja aprovado ainda nesta quinta-feira, 17, pelo Senado com alterações. “Se por acaso houver votação da Eletrobras hoje no Senado, que nós esperamos que exista, e houver modificações, volta para a Câmara e, se voltar, nós estamos convocando a sessão extraordinária para segunda às 15 horas, só para tratar de retorno da Eletrobras”, disse Lira há pouco, após deixar a reunião de líderes da Casa para tratar da pauta da próxima semana.

A MP perde a validade se o Congresso não finalizar sua apreciação até terça-feira, 22.

Os senadores ainda estão em processo de votação da MP neste momento.

Lira disse ainda que a Câmara terá sessão na terça-feira com a MP do ambiente de negócios, o projeto de lei que modifica o ICMS sobre os combustíveis e homeschooling.

O deputado havia dito que definiria até o fim desta semana os relatores dos projetos de lei a tramitar na Casa sobre a reforma tributária.

Questionado sobre essa definição, ele cobrou o texto do governo. “Eu estou esperando o governo mandar ainda o projeto que trata de IR (imposto de renda) de pessoa física, jurídica e dividendo, para que a gente possa fazer CBS e ele junto. Parece que estão afinando já o texto. Estão fazendo conta, ajustando”, afirmou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 17/06/2021

MP DA ELETROBRAS APRESENTADA NO SENADO ELEVA OBRIGAÇÃO DE CONTRATAÇÃO DE TÉRMICAS

O parecer da Medida Provisória da privatização da Eletrobras apresentado pelo relator, o senador Marcos Rogério (DEM-RO), aumenta a quantidade de energia que o governo terá que contratar de térmicas a gás de 6 mil megawatts (MW) para 8 mil MW. A alteração beneficia Estados do Sudeste e demonstra que o governo não está confiante que o texto passará com folga. Nesse momento, cada voto é importante para garantir a aprovação da primeira proposta de privatização do presidente da República, Jair Bolsonaro.

A obrigação de contratação de térmicas a gás foi incluída no texto durante análise na Câmara. Na prática, será necessário comprar energia de usinas que serão construídas mesmo em locais onde não há suprimento do insumo ou infraestrutura.

O texto do Senado detalha a localização dos empreendimentos que serão contratados. No Nordeste, serão contratados 1.000 MW, em regiões metropolitanas dos Estados que não possuam na sua capital suprimento de gás natural.

Já no Norte, a União deverá comprar 2.500 MW distribuídos nas capitais ou regiões metropolitanas onde seja viável a utilização das reservas provadas de gás nacional existentes na região Amazônica, garantindo, pelo menos, o suprimento a duas capitais que não possuam o insumo.

Para o Centro-Oeste, o parecer prevê a contratação de 2.500 MW nas capitais dos Estados ou região metropolitana que não possuam ponto de suprimento. A entrega da energia deverá acontecer entre 2026 e 2028, com período de fornecimento de 15 anos.

O texto define que as usinas deverão ser contratadas pelo preço máximo equivalente ao teto da geração a gás do leilão A-6 de 2019, com correção.

O parecer também traz previsão de contratação de 2 mil MW no Sudeste, sendo 1.250 MW para Estados com suprimento de gás e 750 ME para Estados na área da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) que não possuem ponto de suprimento do insumo.

A energia será entregue de 2029 a 2030, com período de fornecimento por 15 anos.

A avaliação de associações do setor elétrico é que o “jabuti” – como são chamados trechos estranhos ao tema original da MP, irá encarecer a conta de luz. Por sua vez, o governo sustenta que a contratação já está prevista no planejamento da matriz energética dos próximos anos.

A medida divide os senadores. O líder do MDB, Eduardo Braga (AM), defendeu a contratação das usinas e afirmou que não irá encarecer as tarifas. O senador liberou a bancada para votação da matéria.

Já a senadora Simone Tebet (MDB-MS) se manifestou favorável ao texto original do governo federal, mas criticou os pontos incluídos pelos parlamentares. Ao manifestar voto contrário ao parecer, ela afirmou que não cabe ao Legislativo definir a quantidade de energia que o governo deve contratar.

“Está passando a boiada inteira na MP da Eletrobras. A fauna é completa: tem boi na linha, jabuti na árvore, bode na sala, dose pra elefante e teimoso como mula. Mas o que mais tem é lobo em pele de cordeiro. A verdade é que milhões de brasileiros vão “pro brejo” por conta do aumento da conta”, afirmou em publicação no Twitter durante a sessão plenária para discutir a matéria.

O texto tem que ser aprovado até o dia 22 de junho ou perderá a validade.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 17/06/2021

BOLSONARO PEDE A MERCADISTAS QUE SEGUREM PREÇOS DE PRODUTOS DA CESTA BÁSICA

Em almoço com empresários do Rio nesta quinta-feira, 17, o presidente da República, Jair Bolsonaro, mostrou preocupação com a inflação e pediu para mercadistas segurarem os preços de produtos da cesta básica. Isso se daria por meio da redução da margem de lucro.

O encontro com representantes de 11 entidades empresariais foi fechado, mas o senador Flávio Bolsonaro (Patriota-RJ), filho do presidente, afirmou que houve esse pedido. “Ele reconheceu o grande sacrifício que já fazem; (pediu para) se possível reduzir um pouco, ainda mais, a margem de lucro. Demonstrou preocupação específica com produtos da cesta básica”, apontou. “Porque a tendência, sabemos, é de aumentar o preço dos produtos de itens de primeira necessidade.”

Ao lado do senador, o presidente da Associação de Supermercados do Estado do Rio (Asserj), Fábio Queiróz, ponderou que as oscilações de preço também dependem do dólar, já que a moeda americana em alta favorece a exportação e, conseqüentemente, aumenta os valores dos produtos no mercado interno.

No evento, também foi citada a possível ampliação do Bolsa Família no fim do ano, tanto no número de beneficiados quanto no montante pago por família. O valor poderia ir para R\$ 270, aumento de cerca de 50%. Esta é uma das apostas de Bolsonaro de olho na reeleição em 2022.

Carta

Os empresários, por sua vez, entregaram uma carta com reivindicações ao presidente. Entre elas, a aceleração do processo de vacinação no País e a manutenção do auxílio emergencial – tanto para pessoas quanto para empresas.

Outras prioridades demonstradas foram a aprovação do plano de adesão do Rio ao novo Regime de Recuperação Fiscal, já apresentado pelo Estado. Eles pediram ainda o investimento em rodovias e o incentivo à criação de um Polo de Desenvolvimento Tecnológico e de Inovação.

Bolsonaro esteve no hotel Windsor Barra, na zona oeste, para participar do evento organizado pelo grupo Rio Produtivo, criado em novembro do ano passado e formado por 11 entidades empresariais dos setores da Indústria, Supermercados, Hotelaria, Comércio, Turismo, Serviços, Alimentação e Eventos. A ideia do almoço era debater a retomada da economia fluminense.

O governador do Rio, Cláudio Castro (PL), os senadores Flávio e Romário (Podemos-RJ) e deputados do Rio marcaram presença. Bolsonaro chegou por volta das 13 horas no hotel.

CPI

Na saída, o filho do presidente elogiou Castro e disse que “no momento” ele é o candidato favorito do clã para a eleição do Rio no ano que vem.

Afirmou ainda que o ex-governador Wilson Witzel (PSC) é um “assassino” que será processado pelas acusações feitas na quarta na CPI da Covid.

O ex-mandatário alegou que Flávio era o “dono” dos hospitais federais do Rio, que seriam comandados por milicianos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 17/06/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

QUANDO AS ECONOMIAS GLOBAIS VOLTAM PARA O NÍVEL PRÉ-PANDEMIA?

Por Renan Dantas



Segundo o Itaú, dois fatores são fundamentais para definir o ritmo da retomada. Um deles é a velocidade da vacinação, (Imagem: Governo do Estado de São Paulo)

A pandemia da Covid-19 jogou a economia na lona, mas as campanhas de vacinação deram uma esperança para o retorno à normalidade.

De acordo com o Itaú BBA, quem definirá quando as economias voltarão à normalidade é justamente o ritmo de

vacinação dos países.

Segundo a corretora, todos as nações desenvolvidos devem recuperar o nível do PIB de 2019 em 2021, enquanto, para os emergentes, esse momento varia, podendo ser até a metade de 2022.

“A severidade da pandemia (medida em termos de óbitos per capita) explica uma pequena parte da diferenciação entre países”, apontam os analistas Guilherme Martins, Laura Pitta e Matheus Franciscão.

Países que conseguiram controlar melhor a pandemia, como China e a Nova Zelândia, tiveram uma recuperação rápida da atividade.

Ainda assim, a equipe ressalta que há casos de países que sofreram no controle da pandemia, mas que apresentam forte recuperação, como os EUA.

O que importa?

Segundo o Itaú, dois fatores são fundamentais para definir o ritmo da retomada. Um deles é a velocidade da vacinação, o que implica em retorno mais rápido à normalidade econômica.

“A correlação encontrada mostra que, quanto antes o país conseguir imunizar sua população, maior seu nível de PIB em relação à tendência pré-Covid, na medida que a imunização permite a retirada das restrições”, aponta.

No outro caso, o estímulo fiscal dos governos também pode pesar na recuperação.

“Estímulos fiscais em economias maduras têm menos impacto sobre condições financeiras, ao passo que, em países emergentes, o aperto das mesmas tende a amortecer, ao menos parcialmente, o efeito das medidas fiscais expansionistas”, argumenta.

Para o Brasil, o Itaú lembra que o país possui um mix diverso de vacinas e estão no limiar dos níveis de vacinação que geraram melhora nos EUA e Europa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 17/06/2021

CENÁRIO PARA APROVAÇÃO DA MP DA ELETROBRAS ESTÁ MAIS FAVORÁVEL, DIZEM GOVERNISTAS

Por Reuters



Na mesma linha, Gomes afirmou que o cálculo estimado do placar mostra-se “nem apertado, nem folgado; seguro” (Imagem: REUTERS/Ueslei Marcelino)

O cenário para a aprovação da MP da privatização da Eletrobras (ELET3) já se desenha de maneira mais favorável, relataram líderes do governo no Senado e no Congresso, e a medida provisória deve ir a votação ainda nesta quinta-feira.

Segundo os líderes do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), e no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), a sondagem de votos mostra um clima mais seguro para a votação da MP.

“Temos uma boa expectativa! Teremos mais de 41 votos!”, disse Bezerra à Reuters, acrescentando que a medida será votada ainda nesta quinta.

Na mesma linha, Gomes afirmou que o cálculo estimado do placar mostra-se “nem apertado, nem folgado; seguro”.

Uma terceira fonte do Senado confirmou à Reuters que a conjuntura é considerada adequada e que a MP deve ir a votação ainda nesta quinta-feira.

Para garantir a aprovação da matéria, o relator, senador Marcos Rogério (DEM-RO), acatou emendas dos colegas muitas delas restritas a questões regionais e sem relação direta com o escopo principal da MP e apresentou diversas versões do parecer.

Ainda assim, o assunto enfrentava resistências e as sondagens de votos de mais cedo, tanto do lado da oposição, quanto do lado de governistas, davam conta de um placar bem apertado.

A estratégia de lançar mão de emendas para prestigiar os colegas na MP foi criticada por alguns senadores, que apontaram o risco de aumento das tarifas de energia.

Fonte: MoneyTimes

Data: 17/06/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MP DA ELETROBRAS PODE GARANTIR TÉRMICA NO RIO E EM MINAS GERAIS

Por Larissa Fafá e Gustavo Gaudarde - 17 de junho de 2021 - Em Congresso, Mercado de gás, Setor elétrico

BRASÍLIA e RIO – Em uma nova mudança do projeto de privatização da Eletrobras, o relator Marcos Rogério (DEM/RO) resolveu abrir a possibilidade de contratações de térmicas na região Sudeste, o que pode beneficiar o estado do Rio de Janeiro, maior produtor de gás natural do país.

O novo relatório será apresentado à CPI nesta quinta (17), quando o governo espera que a MP 1031 seja aprovada e volte para a Câmara. A medida caduca no dia 22 de junho.

Nas negociações no Senado Federal, a privatização e si ficou em segundo plano.

A votação está ocorrendo neste momento e as propostas podem ser alteradas.

A oposição ao governo tem uma opinião clara pela derrubada do plano de capitalização, com perda de controle da União sobre a estatal, mas o governo e o relator tentam fechar acordos para garantir a coesão da base e apoio do centrão.

MP da Eletrobras passa a contemplar térmica no Sudeste

Na nova redistribuição proposta, Marcos Rogério prevê que a capacidade das térmicas a gás que deverão ser contratadas ficará da seguinte forma:

- 1,0 GW no Nordeste;
- 2,5 GW no Norte, com gás nacional e atendimento de pelo menos duas capitais, atualmente, sem suprimento de gás;
- 2,5 GW no Centro-Oeste
- 2,0 GW no Sudeste, sendo 1,25 GW para estados que possuem suprimento de gás natural (Rio de Janeiro, São Paulo ou Espírito Santo) e 750 MW em área da Sudene, sem ponto de suprimento (Norte de Minas Gerais).

O cronograma de entrada em operação previsto é de 1 GW em 2026, 2 GW em 2027 e 3 GW em 2028 para as usinas do Norte, Nordeste e Centro-Oeste, totalizando 6 GW.

Para o Sudeste, deverão entre 2029 e 2030, sendo 1 GW em cada ano.

Em todos os casos, as térmicas serão localizadas em capitais e regiões metropolitanas, com inflexibilidade de 70% na geração da energia, e contratos de 15 anos, a preço-teto do A-6 de 2019, que hoje é da ordem de R\$ 370 por MWh, mas será atualizado até a data de contratação.

“O fluxo do gás natural Brasil adentro, tendo Minas Gerais como o grande hub de gasodutos, permitirá que regiões atualmente de baixo dinamismo econômico possam desfrutar de maior progresso e bem-estar”, escreve o relator no parecer.

Na versão anterior, o relator já havia incluído uma cota para contratar usinas em Minas Gerais, estado do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM), que garante que a cotação vai ocorrer e não deixará a MP da Eletrobras caducar na casa.

Atuação de líder do PL

A mudança para região Sudeste partiu de um pedido de Carlos Portinho (PL/RJ), líder do partido, que deixou claro na sessão de ontem, que, apesar de ser base do governo Bolsonaro, era contra a primeira proposta da MP no Senado.

O texto anterior prejudicaria o estado, retirando investimentos na construção de usinas termoeletricas que naturalmente seriam desenvolvidas na região onde há suprimento de gás do pré-sal, argumentou Portinho na sessão de ontem.

Carlos Portinho havia protocolado uma emenda para retirar as térmicas, além da contratação das PCHs e da extensão do Proinfa – os “jabutis”, como classificam os críticos.

“Estou acolhendo apelos de senadores que acho pertinente, com relação a votos, é da consciência de cada um”, afirmou Marcos Rogério, nesta quinta (17), em coletiva no Senado Federal.

Com as mudanças, o texto no Senado desidrata a concentração de usinas prevista no plano original apresentado de Elmar Nascimento (DEM/BA), relator na Câmara dos Deputados.

Com 313 votos favoráveis, a MP previa a contratação de 6.000 MW de potência, sendo 5.000 MW no Norte e Centro-Oeste e 1.000 MW no Nordeste, em estado sem suprimento de gás natural.

A contratação das térmicas no Centro-Oeste, segundo as pretensões de Elmar Nascimento, serviriam para ancorar a demanda por gás natural e justificar a construção de novos gasodutos de transporte.

Diante da possibilidade de conseguir privatizar a Eletrobras, os ministérios de Minas e Energia e, especialmente, da Economia deram uma guinada na posição em relação às medidas incluídas na MP.

O ministro Bento Albuquerque, de Minas e Energia, garantiu em entrevista à CNN nessa quarta (16) que o governo apoia o relatório de Marcos Rogério. A pasta garante que não haverá aumento de tarifas e o projeto será bom para os consumidores, principalmente para os do mercado cativo.

A CNI embarcou. Em nota, a entidade avalia que as alterações feitas pela Câmara dos Deputados geram controvérsia em relação aos impactos, mas “não retiram a relevância da medida”.

— “Segundo estimativa do Ministério da Economia, a contratação de energia das térmicas movidas a gás é fundamental para a recuperação dos reservatórios, já vazios há oito anos, e para garantir a segurança do sistema elétrico”, diz a nota da CNI. A indústria, portanto, diverge no apoio à MP.

A Abegás é favorável desde o início. A associação das distribuidoras de gás defende desde a Lei do Gás a criação de uma política que garanta a interiorização do acesso ao energético no país, em linha com a proposta atual da MP da Eletrobras.



Senador Carlos Portinho (PL/RJ) em votação remota no Senado Federal. Foto por Pedro França, da Agência Senado

Subsídio para o carvão é retirado do relatório

Na versão anterior do texto, consumidores de energia elétrica teriam que bancar por mais oito anos subsídios para usinas a carvão, que são pagos pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). Marcos Rogério decidiu excluir a proposta nesta quinta no 2º relatório apresentado nesta

quinta (17).

Antes, o subsídio seria prorrogado de 2027 para 2035.

No orçamento deste ano, a despesa pode chegar a US\$ 750 milhões. Chegou a superar R\$ 1 bilhão na década passada em valores nominais.

As propostas para o carvão são do senador de Santa Catarina, Dário Berger (MDB) queria também que a MP garantisse a contratação de 2 GW térmicos a carvão nacional e destinasse outros R\$ 2,5 bilhões, ao longo de dez anos, para a programas de transição justa das regiões carboníferas do Sul.

“Com todo o respeito, não tenho convicção de que a privatização da Eletrobras pode ser boa para o Brasil. Não se faz oportuna nesse momento, vai acarretar, na minha opinião, em mais uma conta que será paga pelo brasileiros”, disse Berger na sessão de ontem.

A “transição justa” poderia englobar a desativação de minas, térmicas e programas de realocação de trabalhadores que hoje dependem do carvão, uma fonte de energia mais cara e poluente.

Produtores de gás são contra térmicas na MP

A exigência de contratação de 6 GW termelétricos na MP 1031, da privatização da Eletrobras, preocupa os produtores de gás natural.

Para eles, a medida aprovada na Câmara dos Deputados pode prejudicar o desenvolvimento de novos projetos de aproveitamento do gás nacional.

“O foco sempre foi encontrar medidas com base em soluções de mercado e fundamentadas na livre concorrência, e muitas inovações já foram incorporadas. Por isso, não esperávamos que viesse de uma MP, cujo objetivo é a privatização da Eletrobras”, avaliou Claudia Brun, vice-presidente da Equinor.

“Com térmicas em endereço marcado, estamos tentando integrar ou desintegrar os setores de gás e energia?”, questionou.

O tema foi debatido na gas week 2021, evento promovido pela epbr, em maio.

A interiorização da geração incluída na MP da Eletrobras foi um balde de água fria entre os produtores, que já fazem contas para tentar garantir a competitividade do gás nacional.

“Os leilões de energia têm de ser baseados em competitividade e conceitos técnicos e as características desses 6 GW da MP da Eletrobras não estão muito alinhadas com isso”, avaliou Andrés Sannazarro, gerente de Comercialização de Gás Natural da Repsol Sinopec Brasil (RSB).

Indústria diverge sobre MP da Eletrobras

Entidades e associações do setor industrial manifestam opiniões divergentes sobre a aprovação da MP 1031, da privatização da Eletrobras.

Nesta quarta (16), a Confederação Nacional das Indústrias (CNI) declarou apoio ao texto atual da medida, como foi aprovado na Câmara dos Deputados.

Em nota, a entidade avalia que as alterações feitas pela Câmara dos Deputados geram controvérsia em relação aos impactos, mas “não retiram a relevância da medida”.

A CNI destaca que a transferência da Eletrobras à iniciativa privada trará vantagens competitivas, maior eficiência no setor elétrico e menor ingerência política na gestão da empresa.

Por outro lado, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) avalia que a medida provisória da forma como está pode gerar um prejuízo de R\$ 400 bilhões aos brasileiros, dos quais R\$ 300 bilhões seriam de alta nas contas de luz em 30 anos.

Apenas a contratação de térmicas inflexíveis, como consta na versão atual da MP, pode elevar em R\$ 50 bilhões os custos nas tarifas, segundo a federação.

“É um mercado monopolista. Os brasileiros não podem trocar de companhia em busca de uma melhor oferta”, afirma a Fiesp.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 17/06/2021*

RELATOR AMPLIA VANTAGENS NA MP DA ELETROBRAS PARA TENTAR GARANTIR APROVAÇÃO NO SENADO

Por epbr - 17 de junho de 2021 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Newsletter, Setor elétrico

Contato da redação epbr@epbr.com.br

em jogo

Em busca de apoio no Senado Federal – onde a MP da privatização da Eletrobras enfrenta forte resistência na base do governo –, o relator Marcos Rogério (DEM/RO) decidiu incorporar dezenas de alterações ampliando subsídios, o rateio de recursos e a proteção a consumidores cativos.

— Entregou o relatório com a sessão de votação em andamento, e a decisão final foi adiada para hoje. Recomeça às 10h. Veja os principais destaques e a íntegra do relatório.

— O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM/MG), garante que a MP não vai caducar. Deixou claro que os parlamentares precisam votar e vem rejeitando todas as iniciativas que questionam a constitucionalidade da proposta.

“Piora o que já estava ruim”. O grupo União pela Energia entende que o novo texto do Senado é pior do que o que foi aprovado na Câmara dos Deputados.

— “As definições invadem o espaço do planejamento setorial e ampliam o risco de investimentos no setor por sinalizar grande instabilidade para investimentos de capital intensivo e de longo prazo, assim como a governança da operação do setor elétrico”.

— Grupo é formado por 45 associações do setor produtivo e vinha tentando reverter a proposta no Senado para a MP original do governo, sem a contratação de térmicas a gás e PCHs, por exemplo.

— “Inúmeras emendas acrescentadas na Câmara dos Deputados e no Senado agregam custos muito significativos ao setor elétrico que pressionarão muito as tarifas dos consumidores residenciais de energia”, alerta Cláudio Leite, coordenador de Energia do Idec.

Quem defende? Para começar, o governo federal. Diante da possibilidade de conseguir privatizar a Eletrobras, os ministérios de Minas e Energia e, especialmente, da Economia deram uma guinada na posição em relação às medidas incluídas na MP.

— O ministro Bento Albuquerque, de Minas e Energia, garantiu em entrevista à CNN nessa quarta (16/6) que o governo apoia o relatório de Marcos Rogério. A pasta garante que não haverá aumento de tarifas e o projeto será bom para os consumidores, principalmente para os do mercado cativo.

A CNI embarcou. Em nota, a entidade avalia que as alterações feitas pela Câmara dos Deputados geram controvérsia em relação aos impactos, mas “não retiram a relevância da medida”.

— “Segundo estimativa do Ministério da Economia, a contratação de energia das térmicas movidas a gás é fundamental para a recuperação dos reservatórios, já vazios há oito anos, e para garantir a segurança do sistema elétrico”, diz a nota da CNI. A indústria, portanto, diverge no apoio à MP.

A Abegás é favorável desde o início. A associação das distribuidoras de gás defende desde a Lei do Gás a criação de uma política que garanta a interiorização do acesso ao energético no país, em linha com a proposta atual da MP da Eletrobras.

Distribuição de GNL. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) autorizou, com restrições, a venda da participação da Petrobras no consórcio Gemini para sua atual sócia, White Martins. O Cade ainda vai analisar as condições comerciais para venda do gás natural.

— Se o negócio for concluído, será a saída da Petrobras da operação de distribuição de GNL em pequena escala a partir da planta de Paulínia, em São Paulo.

— A concorrência com a distribuidora local Comgás, punições anteriores do Cade e o fato de a Petrobras continuar como supridora do gás arrastaram a análise da venda.

— Foi celebrado um Acordo de Controle de Concentrações (ACC) para impedir práticas anticoncorrenciais. Inclui a revisão do acordo operativo “para estabelecer termos e condições do fornecimento de gás natural pela Petrobras ao consórcio”.

— As novas cláusulas ainda serão analisadas pela Superintendência-Geral do Cade “para verificar se o novo acordo do consórcio cumpre decisões anteriores do conselho”.

Leilão de térmicas na berlinda. Analistas ouvidos pelo Valor avaliam que o leilão de térmicas a carvão e a gás natural previsto para a próxima semana deve ter baixa contratação.

— Criado para repor contratos de distribuidoras com usinas que estão vencendo, a licitação do dia 25 de junho vai ocorrer em meio a uma crise energética e à discussão sobre a contratação compulsória de térmicas a gás na MP da Eletrobras, que será feita por outro modelo, de reserva de capacidade – potencialmente mais atrativo para os geradores.

Caminhoneiros ameaçam novamente. O presidente da Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, voltou a falar em paralisação da categoria, após promessas não cumpridas pelo governo Bolsonaro.

— “Possibilidade [de paralisação] há. Estamos no limite, na UTI, estamos tomando esse remédio para salvar a categoria”, afirmou. Folha

— Landim ainda acusou o governo de fazer marketing em cima da categoria.

— O governo anunciou um pacote de medidas para tentar evitar a greve dos caminhoneiros. A principal foi a inclusão desses profissionais no grupo de prioridade na vacinação contra a Covid-19. Cerca de cinco meses depois, a promessa não foi cumprida, segundo Landim.

— No fim de maio, o Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC), que reúne representantes de caminhoneiros, enviou documento ao governo federal defendendo a taxa de exportações de petróleo para reduzir impostos sobre combustíveis.

— Um mês antes, caminhoneiros já haviam se reunido com a Petrobras para pedir o fim do uso do Preço de Paridade de Importação (PPI) para reajustar o óleo diesel.

Dólar e petróleo em alta. Em dia volátil, o dólar chegou a cair a R\$ 4,99. Desde junho de 2020, a moeda dos EUA não valia menos de R\$ 5. Contudo, após comunicado do FED, banco central americano, a moeda subiu para R\$ 5,06, terminando o pregão em alta de 0,35%. Folha

— O comitê monetário americano sinalizou uma antecipação da expectativa de elevação das taxas de juros para 2023. Por aqui, o Copom elevou a Selic de 3,5% para 4,25%, em uma tentativa de conter a pressão inflacionária. G1

— A alta do dólar não conseguiu segurar os preços do petróleo. O Brent avançou 0,5%, para US\$ 74,39 o barril, alcançando a máxima desde abril de 2019 no fechamento. São cinco dias seguidos de alta. Reuters

Petrobras vai eleger novo CA. A Petrobras decidiu convocar uma nova assembleia para eleição de integrantes de seu Conselho de Administração, para pôr fim aos questionamentos de minoritários.

— Contrário às regras que levaram à formação do atual conselho, o representante dos minoritários, Marcelo Gasparino, renunciou para provocar uma nova eleição.

— A companhia, contudo, havia decidido que a vaga seria ocupada por um interino, com base em regulamentos vigentes. A decisão manteve o impasse com os minoritários. Valor

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/06/2021

RELATOR INCLUI TÉRMICA EM MINAS GERAIS NA MP DA ELETROBRAS; VEJA AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES

Votação no Senado Federal recomeça nesta quinta (17)

Por epbr 17 de junho de 2021 Em Congresso, Mercado de gás, Setor elétrico

Relator da privatização da Eletrobras no Senado, Marcos Rogério (DEM/RO) incorporou, ainda que parcialmente, 19 emendas de 16 senadores na sua proposta para a MP 1031, apresentada nesta quarta (16).

As mudanças, que incluem uma distribuição maior de recursos para o mercado cativo de energia, onde estão os pequenos consumidores, e de recursos e subsídios regionais, são uma tentativa de vencer a resistência no Senado.

Por conta própria, Marcos Rogério fez outras 13 alterações.

A redação final ainda pode ser alterada. Veja o parecer na íntegra (.pdf).

<https://storage.googleapis.com/epbr-com-br-content/2021/06/b620ce16-parecer-mpv-1031-2021-plen-final.pdf>

Com o atraso na entrega do relatório, a votação foi adiada e recomeça na manhã desta quinta (17). O governo precisa que a medida provisória seja aprovada no Senado e na Câmara até o dia 22 de junho, quando o texto perde a validade.

Entre as medidas aceitas por Marcos Rogério está a contratação de térmicas a gás natural em Minas Gerais e a extensão do subsídio à geração a carvão nacional na região Sul do país.

Como previsto, os principais pontos incluídos na Câmara foram mantidos.

Principais mudanças na MP da Eletrobras

Presidente do Senado tem quatro emendas incluídas

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM), teve quatro emendas incluídas no voto de Marcos Rogério. O relator também prevê a contratação de 750 MW de capacidade termelétrica a gás natural em Minas Gerais, domicílio eleitoral de Pacheco.

Partiu de Rodrigo Pacheco a submissão de indicados para a diretoria do Operador Nacional do Sistema (ONS) ao crivo do Senado, por meio de sabatinas e votação nos moldes do que é feito para nomeação de diretores de agência.

Além disso, emendas preveem que a Agência Nacional de Águas (ANA) estabeleça políticas para gestão de reservatórios que afetam a Bacia do Paraná e impõem metas para projetos de revitalização da navegabilidade associada à usina Nova Avanhandava, em São Paulo.

O senador vinha demonstrando incômodo com a gestão feita pelo governo dos reservatórios hidrelétricos, situação que se agravou este ano. Pacheco chegou a defender a criação de cotas mínimas na lei para garantir a preservação de outros usos do Lago de Furnas.



*Presidente do Senado Federal, senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG), deixa dependências da casa após presidir sessão.
Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado*

Eduardo Braga propõe aumento de repasses para a CDE. Em uma medida para privilegiar consumidores do mercado cativo – e conseguir mais votos para a MP – foi incluída uma emenda de Eduardo Braga (MDB/AM) que transfere as despesas com os fundos regionais para a União.

Antes, os recursos levantados com a renovação das outorgas da Eletrobras, avaliada em R\$ 60 bilhões, seriam divididos igualmente após o desconto dos fundos setoriais, da ordem de R\$ 8 bilhões.

Agora, a ideia é que a CDE receba cerca de R\$ 4 bilhões a mais e os fundos sejam inteiramente pagos pela parcela destinada à União. A medida reduz o impacto da descotização – o aumento do valor da energia elétrica da Eletrobras – para os consumidores no mercado cativo.

Como fica a contratação das térmicas a gás?

Marcos Rogério decidiu destinar para o Triângulo Mineiro um total de 750 MW da reserva de capacidade para contratação de usinas a gás natural. Assim, a obrigação de contratação no Norte e Centro-Oeste, prevista na MP da Câmara, cai de 5 GW para 4,25 GW.

De Rodrigo Pacheco, entrou no relatório o critério que as usinas devem ser contratadas nas áreas da Sudam e Sudene, órgãos federais de desenvolvimento regional.

Além disso, a localização do 1 GW previsto para o Nordeste deverá ser alocado preferencialmente em capitais e regiões metropolitanas.

A MP da Câmara já previa a realização de leilões para instalar 6 GW termelétricos a gás natural no Nordeste, Norte e Centro-Oeste – um dos principais ‘jabutis’ combatidos por empresas do setor elétrico e consumidores de energia.

As usinas precisam entrar em operação entre 2026 e 2028.

Dário Berger critica MP mesmo com benefício para carvão

Se aprovada da forma como está, consumidores de energia elétrica vão bancar por mais oito anos subsídios para usinas a carvão, que são pagos pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). Rogério incluiu uma possível prorrogação de 2027 para 2035.



No orçamento deste ano, a despesa pode chegar a US\$ 750 milhões. Chegou a superar R\$ 1 bilhão na década passada em valores nominais.

As propostas para o carvão são do senador de Santa Catarina, Dário Berger (MDB) queria também que a MP garantisse a contratação de 2 GW térmicos a carvão nacional e destinasse outros R\$ 2,5 bilhões, ao longo de dez anos, para a programas de transição justa das regiões carboníferas do Sul.

No fim das contas, entrou no relatório apenas a extensão do subsídio.

Berger, contudo, criticou o relatório.

“Com todo o respeito, não tenho convicção de que a privatização da Eletrobras pode ser boa para o Brasil. Não se faz oportuna nesse momento, vai acarretar, na minha opinião, em mais uma conta que será paga pelo brasileiros”, disse.

A “transição justa” poderia englobar a desativação de minas, térmicas e programas de realocação de trabalhadores que hoje dependem do carvão, uma fonte de energia mais cara e poluente.

PUBLICIDADE

Portabilidade na MP da Eletrobras

O MME e Marcos Rogério, que é vice-líder do governo, aproveitaram para incluir o cronograma de ampliação da portabilidade da conta de energia, como o projeto é conhecido. Já tramita no Congresso Nacional.

Emenda de Wellington Fagundes (PL/MT) prevê que consumidores com carga acima de 200 kW poderão comprar energia de qualquer concessionária de energia elétrica. A abertura aumenta nos anos seguintes até 2026, quando qualquer consumidor poderá optar pelo novo modelo de comercialização.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/06/2021

POLÍTICA BRASILEIRA PARA HIDROGÊNIO NÃO DEVE DISCRIMINAR ROTAS

Por Nayara Machado 16 de junho de 2021 Em Diálogos da Transição, Política energética newsletter

Apresentada por

Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br

Flexibilidade deve ser uma palavra-chave no Programa Nacional de Hidrogênio, previsto para ser apresentado pelo governo ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) até julho.

A elaboração do programa foi aprovada em abril pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e será coordenada pelo Ministério de Minas e Energia (MME), com participação dos ministérios de Ciência e Tecnologia e Desenvolvimento Regional, além da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

“A palavra-chave é flexibilidade. É buscar onde estão os caminhos mais promissores, onde as pessoas estão mostrando mais interesse e acham que vale a pena o Estado estudar e criar uma regra”, explica Agnes da Costa.

A assessora especial em assuntos regulatórios do MME conversou com a Diálogos da Transição no final de maio. Entre os tópicos, a agenda regulatória do governo federal para o hidrogênio.

Segundo Agnes, a proposta é fazer um mapeamento regulatório para identificar o que falta de política pública para viabilizar a tecnologia no mercado brasileiro — sem excluir rotas.

- No contexto de descarbonização, o hidrogênio verde é a única opção de carbono zero para a produção de hidrogênio.
- Em seguida vem o hidrogênio azul, produzido com captura de carbono (CCS), com potencial de descarbonização em 85% a 95%.
- As outras “cores” do hidrogênio são o cinza, que utiliza fontes fósseis, como o gás natural em refinarias; e o marrom, a partir da gaseificação do carvão.

“Não discriminar as rotas significa ir ganhando escala e, com isso, fazer o dever de casa. Quando chegar o hidrogênio verde, a infraestrutura estará pronta. Porque a tecnologia, a logística e a regulação não diferenciam”, observa.

Para ela, a demanda por fontes mais limpas é que vai mudar como as indústrias operam na oferta.

“Quando a gente fala onde se quer investir, [é preciso] considerar as pessoas que já estão investindo no setor de biocombustíveis e no setor de petróleo e gás. Se uma petroleira fala que hidrogênio azul é interessante, se o setor de biocombustíveis fala que célula combustível é uma aposta para o futuro, temos que ver quais são esses nichos de interesses, de vocação”, observa.

Na visão de Agnes, o papel do Estado é olhar onde estão os segmentos mais promissores e dar previsibilidade.

“O programa tende a ter uma cara como a modernização do setor elétrico, um mapa de ações com prazos, objetivos e competências bem delimitadas”.

“É um pouco diferente do que acontece, por exemplo, na Alemanha, que vai colocar dinheiro público. Não temos recurso público para investir. Por outro lado, a gente canaliza [os investimentos]”.

Na parte de pesquisa, desenvolvimento e inovação, onde os recursos são publicamente orientados, Agnes explica que o CNPE já tem uma resolução indicando às agências reguladoras o “desejo” de priorizar tecnologias associadas à transição energética, inclusive o hidrogênio.

“Já estamos conversando com as agências reguladoras, com a ANP e a Aneel, sobre hidrogênio, para ver se podemos fazer, pela primeira vez, uma chamada estratégica para projetos de hidrogênio das duas agências”.

Hidrogênio e amônia verde no Brasil

No Ceará, estão previstos US\$ 10 bilhões em investimentos no hub de hidrogênio verde do Porto do Pecém.

Em março, a australiana Eneq Energy já havia anunciado investimentos de US\$ 5,4 bilhões no projeto Base One para produção de mais de 600 mil toneladas de hidrogênio verde anualmente a partir de 3,4GW de energia renovável firme.

A empresa contratou 4,5 GW de energia eólica e 3,5 GW de solar fotovoltaica para o projeto. A expectativa é que o projeto leve de três a quatro anos para ser construído.

Já nos próximos dias, a mineradora também australiana Fortescue deverá assinar um memorando de entendimento com o governo estadual para construção de uma planta de hidrogênio verde.

A Fortescue pretende implantar ainda uma usina no Pecém para a produção de amônia verde com capacidade de 1,7 milhão de toneladas/ano.

A mineradora tem outras iniciativas neste sentido.

No final de fevereiro, a empresa assinou um memorando do tipo com o Porto do Açú, no Rio de Janeiro, também voltado ao desenvolvimento de uma unidade de produção de hidrogênio verde.

O projeto inclui a construção de uma usina com capacidade de 300 megawatts e potencial para produzir 250 mil toneladas de amônia verde por ano.

A proposta é impulsionar a industrialização sustentável do porto, com a produção de aço verde, fertilizantes, produtos químicos, combustíveis e outros produtos industriais.

Criação de cadeia de negócios

Os projetos no Ceará visam a exportação, mas a ajuda de políticas públicas que estimulem o consumo doméstico pode dar escala para uma cadeia de negócios no país, avalia Roseane Medeiros, secretária da Indústria no Ceará.

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

No caso da amônia verde, por exemplo, ela destaca articulação com agentes do agronegócio.

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

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

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

Mais: Hidrogênio verde pode ficar competitivo até 2030, com renováveis mais em conta

Curtas

Locomotivas elétricas. A GM anunciou nesta terça (15) que vai fornecer de tecnologias de baterias e células de combustível de hidrogênio para locomotivas elétricas da Wabtec — maior empresa global de equipamentos para o setor ferroviário. epbr

Após duas décadas da crise do apagão, o país se depara com um novo risco de racionamento de energia. A situação demanda medidas urgentes, que serão discutidas em webinar promovido pela epbr em parceria com o Instituto Escolhas, nesta quarta (17), às 9h...

...Participam Jerson Kelman, ex-diretor da Aneel e ex-presidente da ANA; Larissa Rodrigues, gerente de Projetos e Produtos do Instituto Escolhas; e Luiz Eduardo Barata, engenheiro e ex-diretor do ONS. epbr

Mercado de carbono 1. A Comissão de Indústria e Comércio da Câmara aprovou por unanimidade o PL 528/21, do deputado Marcelo Ramos (PL/AM), que busca regular a compra e venda de créditos de carbono no Brasil.

Mercado de carbono 2. A S&P Global Platts começou a publicar avaliações diárias de preços de crédito de carbono para Projetos Baseados na Natureza e Projetos para Dispositivos Domésticos...

...Na primeira avaliação em 14 de junho, a tonelada de carbono estava em US\$ 4,65 nos projetos baseados na natureza e US\$ 6,70 por tonelada de CO₂e, nos dispositivos domésticos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/06/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

RELATOR RECUA, RETIRA INCENTIVO PARA CARVÃO E PERMITE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS SEM CONTRATAÇÃO PRÉVIA DE TÉRMICAS

Marcos Rogério, por outro lado, aumentou para 8.000 MW obrigação de contratação de usinas a gás natural e retirou poder do Ibama no licenciamento de linha de transmissão

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O relator da medida provisória (MP) que abre caminho para a privatização da Eletrobras, senador Marcos Rogério (DEM-RO), apresentou nesta quinta-feira uma nova versão do projeto, com recuos e novas mudanças.

Entre elas a retirada da exigência de contratação de termelétricas movidas a gás natural como condição para a desestatização, a remoção do incentivo a usinas a carvão e o esvaziamento do Ibama e da Funai no licenciamento ambiental da linha de transmissão de energia Manaus-Boa Vista.

O recuo na contratação prévia de termelétricas foi um pedido do governo, pois a avaliação de técnicos era que essa obrigação poderia inviabilizar a venda da Eletrobras. Para integrantes do governo, não haveria tempo hábil para a privatização, considerando o calendário do Executivo que prevê a desestatização no máximo no primeiro trimestre de 2022.

O relatório de Marcos Rogério também retirou a previsão de estender até 2035 um programa de subsídios para a geração de energia elétrica por usinas termelétricas movidas a carvão mineral, após críticas até da base aliada ao governo.

A extensão do benefício havia sido um pedido de empresas desse segmento e da bancada de Santa Catarina, que tem cidades com economia baseada na extração de carvão.

Além disso, para aumentar o apoio político ao texto, o Rogério subiu de 6 megawatts (MW) para 8 mil MW a obrigação de contratar térmicas a gás nas regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste. Serão outros 2 mil MW de pequenas as centrais hidrelétricas (PCHs).

O problema é que a maioria desses térmicasserão instaladas em regiões onde não há suprimento de gás, o que obriga investimentos bilionários na construção de gasodutos. Quem defende a medida afirma que ela favorece a economia regional e que não haverá aumento na tarifa, pois haverá um preço-teto para a contratação das termelétricas.

Locais para usinas termelétricas

Rogério havia apresentado uma versão nesta quarta que exigia a contratação das térmicas a gás antes da privatização. No texto mais atual, protocolado nesta quinta, não há mais a determinação prévia de leilões — eles ainda terão que acontecer, de acordo com o projeto, mas podem ser realizados após a desestatização.

O relator estabeleceu que deverão ser construídos 1.000 MW na região Nordeste, 2.500 MW no Norte onde seja viável a utilização das reservas provadas de gás natural nacional existentes na Amazônia e 2.500 MW no Centro-Oeste.

Nos três casos, será necessário instalar as térmicas onde não há suprimento de gás, o que obrigará a construção de extensos gasodutos.

Também será necessário construir 2.000 MW na região Sudeste, sendo 750 MW onde não há fornecimento de gás. O restante poderá ser construído em regiões com fornecimento de gás, abrindo a possibilidade de uma térmica no Rio de Janeiro.

A votação da MP que abre caminho para a privatização da Eletrobras está prevista para esta quinta. O governo corre contra o tempo porque precisa aprovar a MP até a próxima terça-feira, se não ela perde validade.

Menos poder ao Ibama

Caso seja aprovada pelo Senado, ela precisa voltar para a Câmara, pois sofreu modificações. Rogério alterou a proposta para atender a pedidos de senadores da base do governo e ao lobby de empresas do setor.

Outra mudança tira poder do Ibama e da Fundação Nacional do Índio (Funai) no licenciamento ambiental da linha de transmissão de energia Manaus-Boa Vista. O empreendimento foi leiloado em 2011 e sua previsão era de entrar em funcionamento em 2015, mas até hoje as obras não começaram.

A polêmica gira em torno da passagem do "linhão" pelas terras do povo indígena Waimiri-Atroari.

Marcos Rogério estabeleceu que, "uma vez concluído o Plano Básico Ambiental-Componente Indígena (PBA-CI), traduzido na língua originária e apresentado aos indígenas, fica a União autorizada a iniciar as obras" da linha de transmissão. Na prática, haveria dispensa da aprovação pela Funai e pelo Ibama, responsáveis pela análise do licenciamento ambiental.

Apelo a senadores

Em mensagem disparada a senadores e ao qual o GLOBO teve acesso, a equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, diz que houve um "avanço enorme" no texto do senador Marcos Rogério com a liberalização do setor elétrico.

É a possibilidade de qualquer cidadão escolher seu fornecedor de energia elétrica. Será uma abertura escalonada, que começa no ano que vem e, até 2026. "Esse é um movimento que, no mundo, foi feito na década de 90 e que o Brasil, mais uma vez, ficou para trás", diz a mensagem.

"Com isso, temos um relatório que transforma a vida dos brasileiros, coloca o Brasil ao lado dos principais países do mundo em desenho de mercado (livre e privado!) e ajuda de maneira substancial na segurança energética do país", afirma a mensagem.

O texto faz mais mudanças. Proíbe mudanças nas sedes da Eletrobras num prazo de 10 anos após a privatização.

Funcionários da Eletrobras

A Eletrobras também deverá realocar toda e qualquer população que esteja morando abaixo de linhas de transmissão de grande capacidade. Pelo texto, empregados da Eletrobras que forem demitidos nos 12 meses subsequentes à privatização poderão ser realocados em outras estatais.

Marcos Rogério ainda coloca no texto uma forma de garantir o fornecimento de energia mais barato para a indústria da Região Norte e uma indenização de R\$ 260,4 milhões ao governo do Piauí pela privatização da sua distribuidora de energia.

Pelo texto, a indicação dos diretores do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) precisará passar pelo Senado, mesmo o órgão sendo uma entidade de direito privado. Para integrantes do governo, isso pode levar à ingerência política no órgão que comanda a operação do setor elétrico.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/06/2021

IBOVESPA FECHA EM QUEDA, COM PRESSÃO DE EXPORTADORAS; PAPÉIS DA ELETROBRAS CAEM QUASE 4%, MESMO COM APROVAÇÃO DE MP

Dólar fechou negociado a R\$5,02, baixa de 0,72%, com investidores reagindo a novo aumento da Selic

Por Vitor da Costa

RIO — A Bolsa brasileira encerrou o pregão da quinta-feira com forte queda, pressionada pelo desempenho ruim de exportadoras e da Eletrobras. O Ibovespa, principal índice da B3, caiu 0,93%, aos 128.057 pontos.

Mesmo com a aprovação da medida provisória (MP), que abre caminho para a privatização da empresa, os papéis da Eletrobras tiveram queda firme.

No final, as ordinárias (ELET3, com direito a voto) cederam 3,05% e as preferenciais (ELET6, sem direito a voto), 3,18%.

Os papéis vêm bem no ano. Os ON têm valorização de 24,56% e os PN de 22,87%.

O índice do setor elétrico da Bolsa, IEEX, teve queda de 0,38%, aos 83.559 pontos.

A MP aprovada no Senado apresenta uma série de modificações em relação ao texto original e até mesmo em relação à proposta aprovada na Câmara.

Bom, mas podia ser melhor

Para o analista de Research da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, o movimento das ações reflete o mal-estar no mercado com as sucessivas tentativas de alteração do texto, mesmo com o tempo reduzido para sua aprovação.

O governo precisa aprovar a MP até a próxima terça-feira para ela não perder validade

— Não se esperava um nível de assimetria e indecisão tão grande como esse que a gente tem visto. E isso não tava na conta. Se formos levar em conta o prazo apertado da votação, acho que essa demora a mais no Senado fez os papéis recuarem mais no Ibovespa hoje.

Ele destaca que, de forma geral, os acionistas apoiam a aprovação da MP, mesmo com as partes polêmicas, os chamados jabutis, como a exigência de construção de termelétricas em redutos eleitorais sem infraestrutura de transporte de gás.

— Não há dúvidas que uma menor participação do governo resultaria num custo médio ponderado de capital mais baixo e essa expectativa já pôde ser vista nas ações nas últimas semanas. A capitalização é fundamental para a companhia. Na minha avaliação, os acionistas que estão posicionados no papel torcem pela aprovação, mesmo com os jabutis.

No entanto, destaca que eles diminuem o ganho que a medida poderia gerar para a companhia:

— Mas eles (jabutis) tiram o poderio financeiro da proposta e de capacidade de geração de valor pelos acionistas. É necessário que se veja como vai ficar o texto final, para se avaliar o impacto financeiro que terá tanto para os acionistas quanto para a sociedade como um todo.

Na mesma linha, a analista da Empiricus, Cristiane Fensterseifer, credita a capitalização como positiva para os acionistas, apesar das polêmicas.

— Caso aprovada a capitalização, isso tende a ter uma leitura bem positiva para o papel da empresa e para o mercado. O ideal seria que a regra de capitalização fosse aprovada de uma maneira sem incluir outros assuntos na pauta, mas já sabemos que essa é uma característica que acontece durante a tramitação

O pregão desta quinta foi a primeira oportunidade para os investidores reagirem ao novo aumento da taxa básica de juros local para 4,25% ao ano, anunciado pelo Banco Central (BC) na noite desta quarta-feira.

Eles ainda continuaram a digerir a nova sinalização do Federal Reserve, Banco Central americano, que surpreendeu os mercados ontem ao anunciar que projeta pelo menos duas altas de juros até o fim de 2023, antecipando suas projeções sobre uma elevação das taxas nos Estados Unidos.

Exportadoras em baixa

Com a queda dos preços de commodities no exterior, importantes empresas da nossa Bolsa registraram quedas.

As ordinárias da Petrobras (PETR3) caíram 3,08% e as preferenciais (PETR4), 3,47%.

As ordinárias da Vale (VALE3) cederam 2,08% e as da Siderúrgica Nacional (CSN3), 4,95%. As preferenciais da Usiminas (USIM5) caíram 2,32%.

Nem o papel dos bancos, que costumam se beneficiar da alta nos juros, foram bem. Eles até operaram com alta pela manhã, mas o movimento perdeu força.

As preferenciais do Itaú (ITUB4) e do Bradesco (BBDC4) tiveram quedas de 1,17% e 0,43%, respectivamente.

Nas altas, destaque para as ordinárias do Magalu (MGLU3), com avanço de 4,92%.

Dólar cai

Após fechar o pregão anterior em alta, com os investidores buscando segurança na moeda americana, o dólar voltou a se aproximar do patamar dos R\$ 5, influenciado por uma postura mais rígida do Comitê de Política Monetária (Copom) sobre os juros.

O BC brasileiro apresentou uma posição em linha com a esperada pelo mercado ao aumentar a taxa Selic em 0,75 ponto percentual e abandonar a escolha por uma política monetária mais estimulativa, ao retirar o termo “normalização parcial”.

A divisa fechou negociada a R\$5,02, baixa de 0,72%.

Para a analista da Empiricus, no curto prazo, a alta dos juros aqui deve favorecer o real na queda de braço contra o aumento dos juros americanos antes do previsto.

— No curto prazo, vai fazer mais preço a alta da Selic no Brasil, porque fica mais convidativo para os estrangeiros trazerem os seus dólares para investir aqui.

Efeito dos juros: Dólar chega a cair abaixo de R\$ 5 com expectativa de nova alta da Selic. Novo patamar de câmbio veio para ficar?

A alta dos juros por aqui possibilita ao investidor estrangeiro realizar as operações de carry trade, que consiste em tomar o dinheiro em países onde as taxas são baixas e investir em outros que têm o juro maior e que trazem, portanto, mais rentabilidade.

Com isso, mais dólares entram no mercado brasileiro, diminuindo o preço da divisa.

Para a sócia fundadora da Nord Research, Marília Fontes, a decisão do Fed de antecipar o aperto monetário pode afetar o real em um período de tempo mais longo.

— Acho que no curto prazo, o que fala mais alto é o fluxo. Com isso, o real pode se valorizar. Agora, em termos de médio e longo prazo, o Fed tem um impacto muito maior.

Os números do mercado de trabalho mais fracos nesta quinta-feira também ajudaram o real.

Segundo dados publicados pelo Departamento do Trabalho americano, nesta quinta-feira, os pedidos de seguro-desemprego aumentaram na semana passada, superando novamente a barreira dos 400 mil.

Entre 6 e 13 de junho, 412 mil pessoas solicitaram benefícios por desemprego, 37 mil a mais que na semana anterior. Os analistas esperavam uma queda para 350 mil.

— Hoje saíram dados de emprego americano um pouco mais fracos e isso jogou as Treasuries mais para baixo – disse Fontes, destacando a alta dos rendimentos dos Títulos do Tesouro americano após a decisão do Fed.

Para a analista, a alta dos juros americanos não é necessariamente negativa, pois acontece em um cenário de inflação condicionado a uma retomada da atividade econômica no país.

— Nos Estados Unidos, eles estão mais preocupados em subir juros porque a atividade está mais forte, o que não é necessariamente negativo em termos de humor no mercado. O que seria ruim é se continuássemos a ter dados de inflação bem acima do esperado em um cenário de recuperação econômica ainda fraca.

Bolsas no exterior

As bolsas americanas fecharam com direções contrárias. O índice Dow Jones cedeu 0,62% e o S&P, 0,04%. Em Nasdaq, houve alta de 0,87%.

Na primeira oportunidade de reagir à decisão do Fed, as bolsas europeias fecharam com sinais contrários. A Bolsa de Londres cedeu 0,44%. Em Frankfurt e Paris ocorreram altas de 0,11% e 0,20%, respectivamente.

As bolsas asiáticas fecharam com direções contrárias. O índice Nikkei, da Bolsa de Tóquio, cedeu 0,93%. Em Hong Kong, houve alta de 0,43% e, na China, de 0,21%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/06/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SENADO APROVA REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR BR DO MAR

Proposta de incentivo à navegação de cabotagem foi apelidada de BR do Mar

Por Amanda Pupo - Brasília..



Imagem: Suape/Divulgação

Proposta de incentivo à navegação de cabotagem foi apelidada de BR do Mar Imagem: Suape/Divulgação O Senado aprovou nesta quarta-feira (16) a realização de uma audiência pública para discussão da proposta do governo de incentivo à navegação de cabotagem, o BR do Mar. O pedido foi apresentado pelo relator do projeto de lei no Senado, Nelsinho Trad (PSD-MS). A ideia é que nove representantes de setores envolvidos no assunto possam falar

durante o evento, entre eles o Ministério da Infraestrutura, da Marinha, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), e o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore. A data do evento ainda será marcada.

De autoria do Executivo, o texto foi aprovado pela Câmara dos Deputados no fim do ano passado, mas há grande chance de voltar para análise dos deputados, em razão de possíveis mudanças a serem aprovadas pelos senadores. O relator tem feito o meio de campo entre senadores que apresentaram emendas ao projeto e o Ministério da Infraestrutura, que liderou a formulação do PL dentro do governo. Na semana passada, por exemplo, o encontro foi entre ele, o ministro da pasta, Tarcísio de Freitas, e o líder da Minoria no Senado, Jean Paul Prates (PT-RN).

Um dos pilares do BR do Mar é aumentar a concorrência por meio da flexibilização dos afretamentos (aluguel) de embarcações estrangeiras - tanto no formato "a tempo" (quando a bandeira do país de origem é mantida e os custos da operação são menores) como no modo "casco nu" (quando o navio passa a operar com bandeira brasileira).

As atuais regras para afretamento são consideradas restritivas, o que obriga, na maioria das vezes, que as empresas brasileiras de navegação operem com embarcação própria no Brasil. Como os custos para manter uma frota são altos, o segmento ficou concentrado em poucas companhias.

Hoje, uma empresa pode alugar um navio e manter a bandeira estrangeira (a tempo) quando não há embarcação brasileira equivalente disponível. O BR do Mar prevê novas formas de afretamento nesse formato. A ideia é reduzir custos, uma vez que ao não suspender a bandeira, a embarcação não precisa adaptar-se às regras brasileiras. Para acessar as novas modalidades de afretamento a tempo, por sua vez, a empresa brasileira de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira.

"Um grande desafio que o BR do Mar enfrenta é aliar a redução de custos que o afretamento a tempo promove e, ao mesmo tempo, garantir que a cabotagem não fique à mercê da volatilidade do mercado. A principal mudança que o PL nº 4.199, de 2020, propõe é facilitar a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados nesse mercado", disse Trad no requerimento de audiência pública.

No documento, o relator pontua que o PL aumenta a possibilidade de empresas de navegação afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de possuírem navios próprios. Por outro lado, a mudança vem acompanhada de incentivos para que essas companhias mantenham e aumentem a frota própria. "O que contribui para um importante aspecto da navegação de cabotagem, que é a disponibilidade de serviço", disse Trad, indicando concordar com a avaliação feita pelo Ministério da Infraestrutura sobre como deve funcionar a abertura do setor. O senador ressalta, por outro lado, que a "solução não é elementar" e que os diversos temas envolvidos na proposta merecem "esclarecimento e debate".

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/06/2021*



VALOR ECONÔMICO (SP)

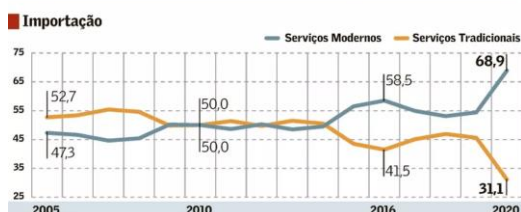
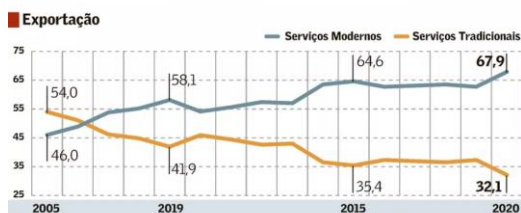
PAÍS MODERNIZA COMÉRCIO EXTERIOR DE SERVIÇOS

Crescimento é em grande parte explicado pelo avanço tecnológico

Por Mariana Ribeiro — De Brasília

Sofisticação da pauta

Participação de serviços modernos e tradicionais na balança de serviços (%)



Fonte: Banco Central. Elaboração: Secex

modernos, por exemplo, seguros, serviços financeiros e de telecomunicação, computação e informações. Já entre os serviços tradicionais estão grupos como transportes, viagens e construção.

A secretaria explica que a crescente participação de serviços modernos ocorre em todo o comércio mundial. O crescimento é, em grande parte, explicado pelo avanço tecnológico. “O surgimento de serviços modernos é uma importante tendência de realocação das exportações globais e impactam particularmente as formas de crescimento e desenvolvimento dos países”, diz o texto.

Atualmente, o país já produz informações do comércio exterior de serviços que seguem recomendações internacionais por meio do balanço de pagamentos do BC. Para a Secex, no entanto, “esforços adicionais são necessários para detalhar e integrar as informações disponíveis”. Com a publicação, apresentamos um olhar analítico do comércio exterior brasileiro de serviços, a partir de dados confiáveis e comparáveis internacionalmente”, afirma o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz, em nota.

Ele destaca ainda que o setor de serviços é importante não só para a geração de renda, como tem se mostrado cada vez mais relevante para a competitividade de outros setores, como a indústria. No caso do Brasil, frisa o documento, o setor contribuiu com 60% do total produzido em 2020.

No ano passado, as exportações brasileiras de serviços apresentaram redução de 17% contra 2019, para US\$ 28,5 bilhões. Já as importações de serviços caíram 30,2%, para US\$ 48,4 bilhões. O saldo ficou negativo em US\$ 19,9 bilhões. No ano, foram registrados os menores valores para comércio exterior de serviços desde 2009. “O ano de 2020 foi marcado pelos efeitos negativos da pandemia sobre a economia o comércio internacional, causando impactos tanto na oferta quanto na demanda mundial”, destaca o relatório.

De acordo com a Secex, assim como é verificado mundialmente, o comércio exterior brasileiro de serviços apresenta maior dinamismo ao longo do tempo em relação ao de bens. As taxas de crescimento foram superiores às do comércio de bens entre 2005 a 2016. Em 2005, a participação de serviços no total do comércio exterior era de 16,6%, passando para 23,3% em 2016. Entre 2017 e 2019 já houve uma perda de participação e, no ano passado, a queda foi mais acentuada nos serviços, levando a participação no comércio total para 17,3%, menor nível desde 2008.

A Secex defende que a inovação tecnológica e a ampliação dos fluxos internacionais de serviços podem gerar ganhos adicionais de produtividade e competitividade.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/06/2021

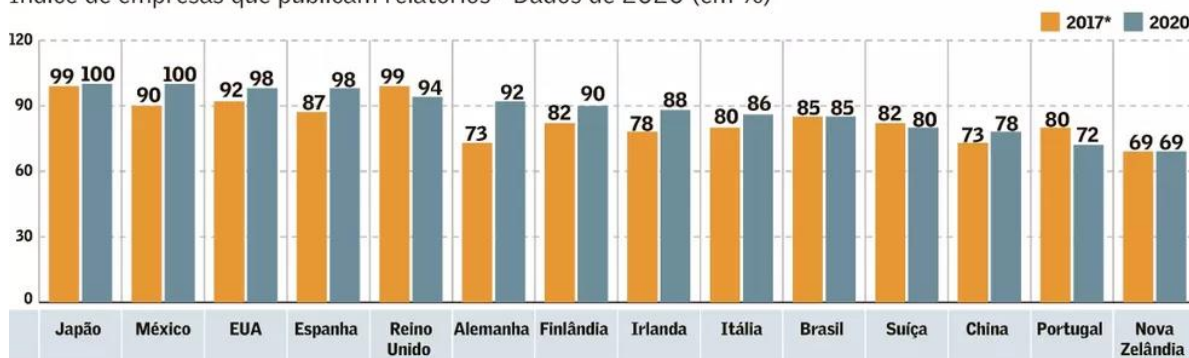
BRASIL SUPERA MÉDIA GLOBAL EM RELATÓRIOS DE SUSTENTABILIDADE, DIZ KPMG

Segundo o levantamento, 85% das empresas brasileiras avaliadas elaboraram o documento, acima da média de 80% no mundo

Por Erica Martin — De São Paulo

Entre os melhores

Índice de empresas que publicam relatórios - Dados de 2020 (em %)



Fonte: KPMG . *penúltimo ano da pesquisa

A publicação de relatórios de sustentabilidade já se tornou uma realidade entre as grandes companhias brasileiras, de acordo com pesquisa elaborada pela KPMG. Segundo o levantamento, 85% das empresas avaliadas elaboraram o documento, acima da média global de 80%.

A pesquisa analisou os documentos publicados entre julho de 2019 e junho de 2020 pelas 100 maiores empresas do país, com faturamento a partir de US\$ 1 bilhão por ano. O recorte faz parte de um estudo global com 52 países. O Brasil é o 20º melhor posicionado, mas aparece à frente de países como Suíça (80%), China (78%), Portugal (72%) e Nova Zelândia (69%).

Não é de hoje que as empresas locais se preocupam em publicar esses documentos. O indicador de 85%, revelado na pesquisa atual, também foi alcançado pelas organizações nacionais nas duas últimas edições do estudo, em 2015 e 2017, quando a média mundial foi de 73% e 75%, respectivamente.

De acordo com a sócia líder da área de critérios sociais, ambientais e de governança (ESG, na sigla em inglês) da KPMG, Nelmara Arbex, um fator que tem contribuído para o país superar a taxa obtida mundialmente é o fato de que as maiores empresas brasileiras estão inseridas em segmentos altamente regulados, o que exige maior transparência na divulgação das informações.

“Esse é o caso das mineradoras, bancos e empresas de petróleo e gás. Além disso, muitas delas estão listadas na bolsa e precisam atender a uma regulamentação específica”, acrescentou a executiva.

Na visão da especialista, a regulamentação brasileira voltada às questões sustentáveis tem ganhado força, especialmente quando envolve as companhias de capital aberto, evidenciando que investidores e reguladores chamam à atenção das companhias para os aspectos ESG.

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM), por exemplo, colocou em audiência pública, em dezembro do ano passado, uma proposta de reforma da Instrução CVM 480.

O documento com as manifestações públicas — que está em análise pelo órgão — inclui, por exemplo, maior destaque à divulgação de fatores de risco sociais, ambientais e climáticos por parte das empresas; exigência de posicionamento sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da Organização das Nações Unidas (ONU), que sejam relevantes para o contexto do negócio, além da necessidade de justificativa pela companhia, caso deixe de elaborar o relatório de sustentabilidade.

“O que mostra como no Brasil a regulamentação do mercado financeiro tem sido bem consistente quando se trata do tema”, reiterou a especialista da KPMG.

O que também pode ser considerado um estímulo para que as companhias adotem práticas sociais ambientais e de governança é o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3, criado em 2005, que exige uma série de critérios de sustentabilidade das empresas participantes.

No ano, o ISE registra valorização de 5%, menor do que o Ibovespa, que soma alta de 8,5%. Por outro lado o indicador costuma ter uma excelente valorização no longo prazo. “O que é um mecanismo motivador para as empresas participarem”, afirmou a especialista.

O estudo da KPMG revelou ainda que as empresas estão preocupadas em fornecer relatórios que sigam métricas internacionais. Não à toa, 72% usam as diretrizes da organização internacional Global Reporting Initiative (GRI) para a elaboração do documento. A taxa mundial é de 67%.

“Significa que essas empresas fazem parte de um diálogo global, já que esses indicadores são usados por empresas do mundo, inteiro em todos os setores”, acrescentou Nelmara.

A forma como os relatórios conseguem traduzir os problemas sociais e ambientais também foi abordado pela pesquisa. O levantamento da KPMG apontou que 67% conectam às informações apresentadas em seus relatórios aos ODSs da ONU – ante média global de 69%.

O que também chama a atenção é o fato de que 46% reconhecem as mudanças climáticas como um risco para os negócios em pelo menos algum relatório elaborado pela companhia. Porém, quando o assunto são os relatórios financeiros, o reconhecimento dos riscos cai para 32%. “Mesmo entendendo que a mudança climática traz um impacto para os negócios, nem sempre a empresa consegue traduzi-la para a linguagem do relatório financeiro”, reiterou a sócia da KPMG.

A pesquisa identificou ainda que 73% das empresas relatam metas de redução de carbono, indicador superior aos 65% da média mundial. Porém, a estimativa da KPMG é que este número chegue próximo ao 100% na próxima edição do estudo, considerando que o tema está cada vez mais sob os holofotes do mercado.

“Os investidores, os reguladores e as organizações financeiras que dão acesso à capital para essas empresas estão olhando a emissão de carbono como um risco para todo o tipo de negócio. Portanto, é difícil imaginar o setor que não vai ter metas voltadas para a redução”, conclui.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/06/2021

ANP LIBERA QUE PETRORIO ADQUIRA PARTICIPAÇÕES EM WAHOO E ITAIPU

Empresa passa a ser a operadora de ambos os campos, localizados no pré-sal, e pretende criar um segundo cluster de produção pela interligação de Wahoo a Frade

Por Ana Luíza de Carvalho, Valor — São Paulo



Foto : Divulgação

A PetroRio comunicou ao mercado há pouco que a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a cessão das participações de 35,7% no Campo de Wahoo e de 60% no Campo de Itaipu.

Com isso, a PetroRio se torna a operadora de ambos os campos, localizados no pré-sal. A companhia afirma que espera criar um segundo cluster de produção pela interligação de Wahoo a Frade, “dando sequência à estratégia de otimização operacional dos seus ativos”.

O início de operações de Wahoo está previsto para 2024. O campo possui aproximadamente 125 milhões de barris, além de 7 milhões de barris a serem adicionados ao campo de Frade com a extensão.

Fonte: Valor

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 17/06/2021

PRODUÇÃO DE AÇO BRUTO SOBE 40,1% EM MAIO, APONTA AÇO BRASIL

Foram fabricadas 3,16 milhões de toneladas. No acumulado do ano, a produção alcançou 14,94 milhões

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo

As siderúrgicas brasileiras operaram com força total em maio. No mês passado, a produção de aço bruto cresceu 40,1% no comparativo com o mesmo período do ano passado. Foram fabricadas 3,16 milhões de toneladas. No acumulado do ano, a produção alcançou 14,94 milhões, uma alta de 20,3% em relação a janeiro a maio de 2020. Os dados foram divulgados agora a pouco pelo Instituto Aço Brasil.

Pelos dados, o consumo aparente de produtos siderúrgicos foi de 2,5 milhões de toneladas em maio, volume 83% superior ao apurado no mesmo período de 2020. Já nos primeiros cinco meses, a alta foi de 50,7% frente ao registrado no mesmo período de 2020, chegando a 5 milhões de toneladas.

Já as vendas internas avançaram 73,9% frente ao apurado em maio de 2020 e atingiram 2,1 milhões de toneladas. No acumulado, foram vendidas de 10,0 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos, o que representou uma alta de 46,4%.

Segundo dados do Aço Brasil, as importações cresceram mais de 200% em volume no mês passado. Foram importadas 550 mil toneladas e US\$ 488 milhões, uma alta de 267,7% em volume e 195,3% em valor. No acumulado, os consumidores importaram 2 milhões de toneladas, um aumento de 128,4% frente ao mesmo período do ano anterior. Em valor, as importações atingiram US\$ 1,8 bilhão e avançaram 92,2% no período.

Já as exportações caíram em volume no mês passado. Segundo dados do Aço Brasil, os embarques chegaram a 746 mil toneladas, ou US\$ 636 milhões, o que resultou em queda de 12,2% e aumento de 50,8%, respectivamente, na comparação com o ocorrido no mesmo mês de 2020.

De janeiro a maio, as vendas externas atingiram 4,3 milhões de toneladas, ou US\$ 3 bilhões. Esses valores representaram, respectivamente, retração de 13,6% e aumento de 20,5% na comparação com o mesmo período de 2020.

Segundo o presidente executivo do Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes, esses dados mostram que a indústria brasileira do aço está produzindo e colocando no mercado interno mais aço do que vinha sendo demandado antes da pandemia.

“A demanda atual pode ser explicada não só pela retomada dos principais setores consumidores, mas também pela formação de estoques defensivos de alguns segmentos que querem se proteger de cenário de volatilidade do mercado.”

Segundo ele, essa volatilidade pode ser explicada pelo movimento mundial de alta nos preços das commodities. “Quase todos os insumos e matérias primas, em especial minério de ferro e sucata, continuam com significativa elevação de preços, causando forte impacto nos custos de produção da indústria do aço.”

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 17/06/2021

VLI FAZ PRIMEIRO EMBARQUE DE MILHO PELO TERMINAL DE COQUEIRO, EM SERGIPE

Entre junho e julho, 60 mil toneladas serão enviadas aos EUA
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A VLI anunciou o primeiro embarque de milho pelo Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado em Barra dos Coqueiros, Sergipe, para os EUA.

O contrato prevê que, entre junho e julho deste ano, 60 mil toneladas serão destinadas aos americanos.

“Com o novo fluxo, a empresa dá mais um passo na consolidação do TMIB como porta de escoamento para o agronegócio brasileiro. O milho embarcado em Sergipe tem como origem a região Oeste do Estado da Bahia”, diz a VLI, em nota.

Em maio, a empresa já havia anunciado a retomada do embarque de grãos via Sergipe com o escoamento de 90 mil toneladas de farelo de soja para o exterior.

“Além de apoiar a vazão de insumos siderúrgicos, o terminal se firma agora como rota também para o agro, atendendo a uma crescente demanda de produtores, especialmente nas regiões Nordeste e Centro-Oeste do país”, diz, na mesma nota, Ítalo dos Santos Leão, gerente comercial da VLI para o TMIB.

Apenas em 2020 foram movimentadas 763,28 mil toneladas no local, ante 578,71 mil toneladas em 2018, um aumento de 31,8% no período. Ao todo, nos últimos cinco anos 3,31 milhões de toneladas foram embarcadas no TMIB.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/06/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SIEMENS ENERGY BRASIL ASSINA CONTRATO TURNKEY PARA DESENVOLVIMENTO DO CAMPO DE BACALHAU

Da Redação OFFSHORE 17 Junho 2021

Criada em outubro do ano passado, como um spin-off da Siemens, a Siemens Energy Brasil fechou contrato com a americana OneSubsea para fornecimento turnkey no projeto de desenvolvimento do campo de Bacalhau, na área do pré-sal da Bacia de Santos. A caçula do grupo Siemens, um gigante do setor que atua em projetos no Brasil há mais de 110 anos, vai fornecer sensores de pressão e temperatura para o sistema de produção subsea, equipamento de distribuição elétrica, incluindo jumpers elétricos, terminações de umbilicais, conectores para módulos subsea e conjuntos elétricos para o sistema de controles de equipamentos submarinos. A encomenda da OneSubsea inclui ainda entrega, por parte da Siemens, do variador de frequência (VFD) para a unidade de produção tipo FPSO.

"Esta nova empresa, focada em energia, foi criada para trazer ao mercado todo o portfólio sustentável e descarbonizado para a geração e transmissão de energia, apoiando principalmente as energias limpas emergentes. Além de trazer produtos, soluções, engenharia e serviços que irão transformar a indústria de energia, queremos apoiar nossos parceiros a atingir os avanços na redução de emissões de gases nocivos ao meio ambiente", afirma o Head de Industrial Applications da Siemens Energy Brasil, Christian Schöck.

O campo petrolífero de Bacalhau fica a cerca de 185 quilômetros de São Paulo e a uma profundidade de 2.050 metros (6.726 pés). Os equipamentos usados lá será produzidos na fábrica da Siemens Energy Boemlo, na Noruega; e na fábrica de conectores elétricos submarinos em Ulverston, no Reino Unido.

"O escopo de Bacalhau 1 não é inédito para Siemens Energy no Brasil, mas certamente é importante. Hoje, nosso portfólio atende a maior representatividade do topside de um FPSO. Isso se dá por meio de equipamentos de geração, compressão, automação, e-house, módulos e subsea, sendo grande parte fabricada em Santa Bárbara D'Oeste, no interior de São Paulo. Daí a expectativa de continuar colaborando não somente com a energia do país, mas especialmente com a descarbonização das operações da indústria", explica Schöck.

A instalação e o comissionamento dos equipamentos está prevista para 2023 e 2024. O escopo do projeto prevê que os sensores de pressão e temperatura forneçam dados de monitoramento para o sistema de produção no fundo do mar, permitindo que o operador de campo tome decisões objetivando uma produção mais segura e eficiente. Os conectores submarinos, por sua vez, fazem parte do sistema de distribuição e garantirão energia em baixa tensão e comunicação para as árvores de Natal do sistema submarino de produção.

"Hoje, a Siemens Energy Brasil atua em inúmeras frentes dentro do mercado de O&G. Por meio da Chemtech, empresa 100% Siemens Energy, atuamos no Brasil em engenharia de FPSOs, refinarias, plantas de geração ou cogeração e outros. Também alavancando outras áreas da empresa, temos grande foco em digitalização e tecnologias de descarbonização, inclusive com trabalhos no desenvolvimento do plano diretor de sustentabilidade junto aos nossos parceiros", diz Schöck.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2021

MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM GANHAM ESPAÇO NA INDÚSTRIA MARÍTIMA

Leticia Helena PORTOS E LOGÍSTICA 17 Junho 2021



César Pereira Guimarães

Defendidas por juristas e por entidades do setor, a mediação e a arbitragem são práticas que, aos poucos, ganham espaço fora das estruturas do Poder Judiciário, mantendo o efeito legal e, muitas vezes, realizando processos de forma bem mais rápida do que na Justiça tradicional. Mas, na prática, como funciona? A partir da análise do caso Libra x Codesp, o árbitro César Pereira Guimarães, da Câmara de Mediação e Arbitragem Especializada (Cames), aponta vantagens na adoção

desse método para se resolver litígios.

"No setor marítimo e naval, em que muitos litígios envolvem empresas situadas em mais de um país ou com capitais internacionais, os meios extrajudiciais de solução de conflitos geralmente proporcionam uma neutralidade importante para garantir o equilíbrio entre as partes", observa Guimarães. Em contrapartida, "os contratos portuários, marítimos e navais tendem a ser ou relações continuadas, envolvendo várias operações entre os donos da carga e as linhas marítimas, por exemplo, ou de longa duração, como os acordos de construção de embarcações ou de exploração de terminais portuários. A adoção de formas consensuais, como a mediação ou a conciliação favorece a preservação do vínculo entre as partes. Se não se alcançar uma solução consensual plena, por um desses meios, o processo arbitral proporciona um modo mais rápido e flexível para que as partes logo obtenham uma decisão definitiva, proferida por um tribunal imparcial, formado segundo as regras que as próprias partes tenham acordado, e possam manter seu relacionamento de negócios duradouro".

O caso Libra x Codesp é um típico litígio sobre interpretação contratual e reequilíbrio econômico-financeiro em contratos administrativos. O Grupo Libra, de logística e terminais portuários e atualmente em recuperação judicial, obteve, mediante licitação, no fim da década de 1990, dois arrendamentos portuários no Porto de Santos. Pouco depois, instaurou-se um litígio em que os arrendatários e a autoridade portuária (na época, Codesp) imputavam-se, mutuamente, descumprimentos contratuais. Os arrendatários pretendiam obter o reequilíbrio contratual em face de tais descumprimentos e de outros fatores. A Codesp demandava pagamentos que reputavam devidos e as sanções correspondentes.

O processo tramitou no Poder Judiciário até 2015, com decisões parcialmente favoráveis a ambas as partes, sem solução definitiva. Em 2012, foi editada a Lei 12.815, que substituiu a legislação sobre arrendamentos portuários vigente à época dos contratos (Lei 8.630). A nova lei fazia menção expressa a arbitragem, o que inspirou a edição do Decreto 8.645, regulamentando a arbitragem no setor portuário. Logo em seguida, os arrendatários, a Codesp e a União firmaram um compromisso arbitral prevendo a extinção das ações judiciais e a resolução dos litígios correspondentes por meio da arbitragem. Após os trâmites necessários, a arbitragem foi iniciada em 2016 por uma Câmara eleita pelas partes no compromisso arbitral.

“ Inegavelmente, o principal aspecto foi o tempo para se chegar a uma solução definitiva. A arbitragem teve início em 2016. No início de 2019, houve uma sentença parcial e, no fim do mesmo ano, foi proferida a sentença final”, afirma o árbitro da Cames.

Segundo a Lei de Arbitragem, de 1996, a sentença arbitral tem a mesma eficácia de uma sentença judicial transitada em julgado. Assim, em menos de três anos, as partes obtiveram a solução definitiva de um litígio que se prolongara no Poder Judiciário por mais de uma década, sem um desfecho. O caso foi julgado por um tribunal formado por três juristas de grande prestígio, nomeados pela Câmara escolhida pelas partes. A Lei de Arbitragem permite, porém, que uma das partes impugne judicialmente a validade da sentença. Os arrendatários promoveram ações anulatórias, mas a Justiça Federal de Brasília negou o pedido do Grupo Libra, de revogar a sentença arbitral que o condenou a pagar R\$ 2,8 bilhões em dívidas à Santos Port Authority (SPA), antiga Codesp.

“Essa é uma garantia fundamental para que vícios efetivamente existentes, como a violação do devido processo legal não suprida no procedimento arbitral, possam ser reconhecidos. Porém, na maioria dos casos, o Poder Judiciário confirma a validade da sentença arbitral”, explica Guimarães.

Estudos indicam que, hoje, o Judiciário confirma a validade de 85% a 95% das sentenças impugnadas. Desse modo, a escolha da arbitragem permitiu às partes obter com rapidez uma decisão final, com força de coisa julgada. O caso também produziu outros efeitos positivos, como a oportunidade de o Tribunal de Contas da União (TCU) examinar por diversas vezes o tema da arbitragem em contratos administrativos e consolidar a evolução da sua visão sobre a questão.

“Ao contrário de manifestar objeção à arbitragem, como fizera em decisões do início dos anos 2000, o TCU até mesmo inquiriu as partes sobre o tempo de tramitação do processo e a necessária celeridade da arbitragem”, lembra o árbitro.

Em todos os onze contratos licitados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) desde o início de 2020 — dois já leiloados e nove em tramitação —, é prevista a arbitragem, com a indicação de que as partes têm um determinado prazo para escolher consensualmente uma dentre as instituições arbitrais credenciadas pela Advocacia Geral da União. Caso contrário a arbitragem poderá ser iniciada pela parte interessada perante algumas Câmaras.

“A mediação é especialmente recomendada nos casos em que as partes têm relacionamentos de longo prazo, o que acontece com frequência no setor portuário, marítimo e naval. Se for bem-sucedida, as partes conseguirão atingir seus objetivos essenciais e sairão do processo satisfeitas e aptas a dar continuidade a seus negócios em comum. Mesmo que o resultado da mediação não seja integralmente favorável, poderá permitir uma delimitação mais precisa da controvérsia e facilitar a solução por meio da arbitragem, tornando-a mais rápida, simples e barata”, conclui Guimarães.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/06/2021

ANP APROVA QUE TERMINAIS AQUAVIÁRIOS ADICIONEM BIODIESEL AO DIESEL A

Da Redação NOTÍCIAS 17 Junho 2021



A Diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (17) a possibilidade de terminais aquaviários prestarem serviço de adição de biodiesel ao óleo diesel A aos distribuidores de combustíveis líquidos, para formação de óleo diesel B vendido aos postos de combustíveis. A adição do biodiesel, normalmente feita nas bases de distribuição, também pode ser feita nos terminais aquaviários, no momento do carregamento do caminhão-tanque das distribuidoras.

A decisão da Diretoria consolida o entendimento de que esse tipo de prestação de serviço é permitido, desde que sejam observadas algumas condições precedentes dispostas na regulamentação do setor. É necessário que exista um contrato de cessão de espaço homologado pela ANP entre o distribuidor e operador de terminal (Resolução ANP nº 58, de 2014) e a publicação das condições gerais de serviço do terminal e das tarifas de referência pelo terminal aquaviário (Portaria ANP nº 251, de 2000). Também é necessário atender à Resolução ANP nº 50, de 2013 e ao Regulamento Técnico ANP nº 4, de 2013, com vistas à garantia da qualidade do óleo diesel B.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/06/2021

SUAPE ADERE AO PACTO GLOBAL DA ONU

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Junho 2021



O Complexo Industrial Portuário de Suape agora integra o grupo de representações públicas e privadas do mundo que integram o Pacto Global, rede criada pela Organização das Nações Unidas (ONU) com a missão de fomentar iniciativas que promovam ações sociais, incentivando a sustentabilidade e promovendo a cidadania. No total, 161 países são signatários do pacto.

Como membro desse movimento mundial, a empresa Suape busca fazer negócios e se desenvolver localmente, adotando os 10 princípios estabelecidos pela rede, que cumprem responsabilidades nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Esses princípios são derivados de documentos importantes, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Declaração da Organização Internacional do Trabalho sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, a Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e a Convenção das Nações Unidas contra a Corrupção.

O compromisso assumido por quem é signatário do Pacto Global é a Agenda 2030 e os 17 objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), definidos pela ONU, que tem sede em Nova Iorque, nos Estados Unidos. “Aderir ao Pacto Global é mais um sinal de que estamos alinhados com essa batalha para resolver problemas estruturais da sociedade e do planeta e buscando as boas práticas que promovam desenvolvimento de forma integradora, compensando desequilíbrios no sistema econômico e social e, principalmente, cuidando das pessoas. Tudo isso se soma ao nosso claro entendimento de que a bioeconomia é a grande fonte de riquezas das próximas décadas. É mais uma contribuição de Suape e de Pernambuco na busca pelo verdadeiro bem-estar econômico e social”, declara o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio.

Anualmente, Suape terá como compromisso enviar um relatório chamado de Comunicação de Progresso, no qual a empresa pontuará seus esforços dentro das ODS ou de acordo com os 10

princípios determinados pelo Pacto Global. Ao longo dos últimos anos, a estatal já vem desenvolvendo ações dentro das temáticas dos princípios da rede, a exemplo da Comissão Socioambiental que discute ações para educação e proteção ambiental entre os colaboradores da empresa e representantes da comunidade do entorno. A promoção da inclusão social com foco na gestão de conflitos junto às comunidades do seu território é outra iniciativa em curso.

“O mapa estratégico organizacional de Suape determina as metas globais a serem atingidas no horizonte 2017-2030. Com isso, temos trabalhado fortemente temas como o desenvolvimento da sustentabilidade ambiental e social em nosso território de 13.500 hectares, dos quais 59% são áreas de preservação. Agora, a empresa assume publicamente o seu compromisso, passando a integrar uma comunidade internacional que possibilita o alcance de metas mundiais. Com isso, estabelecemos uma rede de negócios em consonância com o crescimento sustentável, implementando ações imediatas que garantirão sucesso a médio e longo prazo”, comenta o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão.

“Com a adesão ao Pacto Global, Suape também incentivará outras empresas que fazem parte do território do complexo industrial portuário a assumir compromissos semelhantes. Para isso, realizará fóruns para discutir o Pacto Global. A ideia é que todas as instituições possam se unir em favor do desenvolvimento sustentável”, adianta Francisco Martins, diretor de Planejamento e Gestão da estatal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2021

KPMG VÊ PERSPECTIVA DE INÍCIO DE RETOMADA PARA A INDÚSTRIA

Da Redação ECONOMIA 17 Junho 2021

A KPMG realizou um levantamento analisando os quatro padrões de retomada dos 40 principais setores da economia brasileira após um ano de início da pandemia da covid-19. Segundo estudo, a Indústria mantém o estágio "transformar para reemergir" com perspectivas positivas para um "retorno ao normal". Conforme também indicam diversos estudos setoriais da CNI e do Banco Central, há uma clara evolução de diversos índices como: utilização, horas trabalhadas, emprego, mas ainda não tendo retomado, por exemplo, os mesmos níveis de lucratividade em função do aumento significativo dos custos da matéria-prima. Por outro lado, para o setor de commodities a performance financeira está em um momento espetacular.

"Apesar das inevitáveis incertezas produzidas pela pandemia, a indústria mostra sinais de recuperação, mas enfrenta diversos desafios relacionados com a necessidade de aperfeiçoamento do modelo de produção para acomodação do modelo de trabalho híbrido, escassez e aumento dos custos de matéria-prima em toda cadeia produtiva. Provável que o cenário positivo de crescimento do PIB deve melhorar a oferta de capital no sistema financeiro e um crescimento de projetos para melhoria da eficiência operacional e da criação de novos modelos de negócio através da transformação digital", afirma Luiz Sávio, sócio-líder de Manufatura Industrial da KPMG no Brasil.

De acordo com o conteúdo, o setor da Indústria está enfrentando no momento as seguintes tendências:

- Indústria 4.0: Aperfeiçoamento da digitalização e automação.
- Digital Supply: integração digital da cadeia demandada por um consumidor cada vez mais exigente.
- ESG: vetor fundamental da gestão estratégica.
- Diversificação das linhas de negócio e de geração de receita.
- Third Party Risk Management, com discussão sobre a nacionalização de peças e componentes.
- Fortalecimento da gestão do caixa.
- Adequação da força de trabalho e de gestão de pessoas.
- Negociações com autoridades governamentais, visando programas de incentivo.

Sobre a pesquisa "Tendências e a nova realidade - 1 ano de covid-19"

O relatório da KPMG traz informações relevantes e um balanço sobre como as empresas vêm respondendo aos desdobramentos desde o início da crise, indicando quatro padrões de retomada para os setores. De acordo com a pesquisa, podem ser consideradas em processo de crescimento, as indústrias e empresas que escalam o pós covid-19 com o comportamento do consumidor favoravelmente alterado durante a crise. Já no retorno ao normal, essas organizações são vistas como essenciais. No terceiro estágio intitulado no relatório como "transformar para emergir" estão as indústrias e empresas que se recuperarão, mas ao longo de um caminho prolongado, exigindo reservas de capital para resistir e transformar modelos operacionais e de negócio. Por fim, em reiniciar, essas organizações lutam para se recuperar da covid-19 devido à demanda permanentemente reduzida por ofertas, capital insuficiente para evitar recessão prolongada ou má execução da transformação digital.

"A análise destaca que líderes de diferentes mercados têm buscado enfrentar esse momento com resiliência, informação e planejamento estratégico, de modo a antecipar possíveis entraves e obstáculos e, assim, obter os resultados esperados mesmo em um período complexo e desafiador. O estudo aponta as especificidades dos setores abordados, incluindo as tendências, as medidas que as empresas têm adotado para mitigar os reflexos do atual cenário, os principais desdobramentos observados neste último ano, as lições aprendidas e os riscos inerentes aos mercados", afirma Jean Paraskevopoulos, sócio-líder de Clientes e Mercados da KPMG no Brasil e na América do Sul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2021

RELATOR PROPÕE SESSÃO COM GOVERNO E ENTIDADES SETORIAIS PARA DEBATER PL DA CABOTAGEM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 17 Junho 2021

Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) sugeriu presença de representantes do Minfra, da Marinha, do Cade e de associações do setor portuário e marítimo. Sessão na Comissão de Assuntos Econômicos ainda não tem data definida.

O senador Nelsinho Trad (PSD-MS), relator do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), apresentou requerimento pedindo a realização de uma sessão de debates temáticos na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) para debater o PL da cabotagem. Na solicitação, Trad sugeriu convidar representantes do governo, da Marinha do Brasil, de órgãos de controle, de empresas de navegação, usuários do transporte de carga, estaleiros, operadores portuários, entre outras entidades setoriais. O parlamentar justificou que, por se tratar de um tema complexo, é necessário aprofundar o estudo a respeito do projeto. A sessão ainda não tem data definida.

A lista de possíveis convidados inclui representantes do Ministério da Infraestrutura; da Marinha; do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade); da Confederação Nacional dos Transportes (CNT); da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT); do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP); do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval); da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop).

O relator considera que um grande desafio que o BR do Mar enfrenta é aliar a redução de custos que o afretamento a tempo promove e, ao mesmo tempo, garantir que a cabotagem não fique à mercê da volatilidade do mercado. Ele destacou que a principal mudança que o PL propõe é facilitar a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados nesse mercado.

No requerimento, Trad mencionou que ampliar a possibilidade de as empresas brasileiras de navegação (EBNs) afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de ter embarcações próprias, como exigido pela legislação vigente, vem acompanhada de incentivos para que as EBNs mantenham e aumentem a frota própria, o que contribui para um importante aspecto da navegação de cabotagem, que é a disponibilidade do serviço. "No entanto, a solução não é elementar e os diversos temas envolvidos merecem esclarecimento e debate", ponderou. O PL 4.199/2020,

aprovado em dezembro do ano passado na Câmara, chegou à Comissão de Assuntos Econômicos no último dia 7 de maio.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/06/2021

LEIS QUE REGULAM O DIREITO MARÍTIMO NECESSITAM DE MODERNIZAÇÃO

Por *Leticia Helena NAVEGAÇÃO 17 Junho 2021*

A necessidade de modernização das leis que regem o Direito Marítimo no Brasil foi o principal tema da palestra de abertura do X Workshop de Direito Marítimo, promovido pelo Tribunal Marítimo e transmitido ao vivo pelo canal do YouTube da Corte. Hoje, as contendas relativas ao setor de navegação são discutidas com base no Código Comercial Brasileiro, de 1850.

“É de fundamental importância que esse código seja modernizado, para dar segurança jurídica e incentivar o ambiente de negócios no Brasil”, observou o juiz-presidente do Tribunal Marítimo, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho.

A questão é bastante complexa. O regramento de 1850 caiu para todos os assuntos com a promulgação do Código Civil Brasileiro, em 2002. Menos para o Direito Comercial Marítimo. Com isso, enquanto a navegação se confronta com questões como as novas tecnologias, o uso de combustíveis não fósseis e o uso de navios autônomos, o Código em validade trata, por exemplo, da cooptação de marinheiros.

“Imagine o que ia lidar com toda a questão da exploração submarina de petróleo e gás tendo por base a legislação de uma época em que a navegação só se fazia em superfície e à vela”, comparou o jurista Luís Felipe Galante, presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo. “O grau de prejuízo econômico e de desperdício de energias é incalculável”.

O projeto do novo Código Comercial Brasileiro (PL 487/2013), em tramitação no Senado, poderia ser o caminho para a necessária atualização das normas do Direito Marítimo. Mas a proposta está parada desde 2019, quando foi recriada a Comissão Temporária para Reforma do Código Comercial. Hoje, a relatoria é da senadora Soraya Thronicke e as reuniões da comissão não vêm sendo realizadas por conta da pandemia.

“Mesmo nessa proposta, há pontos que precisam ser mudados”, afirmou o Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, Diretor-Geral de Navegação da Marinha.

O PL 487, de autoria do senador Renan Calheiros, propõe dividir o Código Comercial em três partes. A Parte Geral, englobaria o Direito Comercial como um todo, tratando de tópicos relativos à pessoa do empresário; aos bens e à atividade do empresário e aos fatos jurídicos empresariais. A Parte 2, disciplinaria as sociedades, as obrigações dos empresários, o agronegócio e Direito Comercial Marítimo e o processo empresarial. A Parte 3, complementar, contém as disposições finais e transitórias.

“O Direito Marítimo tem sido maltratado pelo legislador brasileiro. Não a sinal maior de descaso do que a revogação de toda a primeira parte do desastrado Código Civil de 2002, que eliminou uma série de preceitos do Direito Marítimo”, explicou o jurista Fábio Ulhoa Coelho. “A atualização, a modernização e a sistematização das normas do Direito Marítimo são urgentes”.

Em consenso, os participantes dizem que leis tão antiquadas criam insegurança jurídica e emperram o ambiente de negócios. Também houve uma cobrança por mais celeridade na tramitação do Código Comercial no Senado. O advogado Victor Teixeira Nepomuceno, que assessora a Comissão Temporária para Reforma do Código Comercial, fez um histórico da tramitação do PL 487, lembrando que, nos últimos anos, a dinâmica comercial global mudou muito, forçando os parlamentares a alterarem o texto substancialmente. Com a pandemia, o governo federal precisou lançar mão de novos dispositivos para tutelar o ambiente de negócios e todas essas modificações terão que estar contempladas no Código Comercial.



Especificamente sobre o Direito Marítimo, ele trouxe uma notícia alvissareira: hoje, a um entendimento no Congresso de que o Código de 1850 seja inteiramente reescrito e incluído nas disposições finais do Código Comercial, para que as leis que regem a navegação tenham a atenção que merecem.

“O Direito Marítimo precisa de uma lei própria, que possa ser tratada com a modernidade que precisa para um ambiente de negócios globalizado”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006