

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 115/2021  
Data: 27/07/2021

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
DIRETORA EMPOSSADA DA ANTAQ PLANEJA PORTOS MAIS EFICAZES E COM MAIOR PRESENÇA FEMININA .....	4
LINHA VERDE: NOVO FUTURO PARA A LOGÍSTICA NACIONAL? .....	4
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>5</b>
RAZÕES DE UMA NOVA REALIDADE PARA OS PORTOS DO BRASIL.....	5
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>6</b>
FINCANTIERI, MSC E SNAM DESENVOLVERÃO NAVIO DE CRUZEIRO MOVIDO A HIDROGÊNIO .....	6
AGRO EXPORTA RECORDE DE US\$ 61,5 BILHÕES EM SEIS MESES .....	7
PORTO DE IMBITUBA RECEBE OPERAÇÃO RECORDE DE UREIA .....	10
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM CONTÊINERES AUMENTA 12% NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	10
EQUIPAMENTO PARA MONITORAR CORRENTES MARINHAS E ONDAS É INSTALADO NO PORTO DE IMBITUBA .....	12
ITAQUI, O PORTO DO TO E DO CENTRO NORTE DO PAÍS.....	12
CONTÊINER ELEVA MOVIMENTO DE CARGAS E PORTO DE SANTOS SUPERA RECORDES EM JUNHO E NO SEMESTRE.....	13
PORTO DO RIO GRANDE REGISTROU SEU MELHOR PRIMEIRO SEMESTRE.....	14
<b>COMEX DO BRASIL</b> .....	<b>15</b>
COMÉRCIO EXTERIOR SEGUE BATENDO RECORDES E SUPERÁVIT COMERCIAL ULTRAPASSA US\$ 43,6 BILHÕES NO ANO .....	15
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>16</b>
BC: INVESTIMENTO DIRETO NO PAÍS SOMA US\$ 174 MILHÕES EM JUNHO .....	16
PETROBRAS MANTÉM FOCO EM VENDA DE ATIVOS E DESALAVANCAGEM, DIZ CEO A ANALISTAS .....	17
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>18</b>
“AS EMPRESAS NO BRASIL GASTAM UMA QUANTIDADE DE TEMPO ENORME PARA SIMPLEMENTE PAGAR OS IMPOSTOS. ISSO TEM QUE MUDAR”, DIZ O ECONOMISTA-CHEFE DO BTG PACTUAL, MANSUETO ALMEIDA .....	18
CHINA MIRA MAIS TARIFAS DE EXPORTAÇÃO PARA ESFRIAR SETOR DE AÇO.....	20
MINÉRIO DE FERRO CAI QUASE 3% EM DALIAN COM RESTRIÇÕES REGULATÓRIAS DA CHINA .....	21
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>22</b>
SEM TRANSPORTADORAS, GREVE DOS CAMINHONEIROS REGISTRA BAIXA ADESAO.....	22
ENGIE E EDP PLANEJAM PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ.....	23
GREEN SHIPPING: O FUTURO DA NAVEGAÇÃO, POR BRUNO ALAMINO.....	25
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>26</b>
NO PRIMEIRO SEMESTRE, INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO PAÍS FOI DE US\$ 25,7 BILHÕES.....	26
TRIBUNAL LONDRINO REABRE PROCESSO DE US\$6,9 BI CONTRA BHP POR DESASTRE DE MARIANA .....	28
REFORMA TRIBUTÁRIA: SENADOR PREPARA TEXTO SOBRE UNIFICAÇÃO DE IMPOSTOS .....	29
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>30</b>
MINISTÉRIO DA ECONOMIA VÊ VOLTA DE INVESTIMENTOS MAIS RÁPIDA DO QUE EM OUTRAS CRISES.....	30
FMI ELEVA PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL DE 3,7% PARA 5,3% ESTE ANO.....	31
CONTAS EXTERNAS FECHAM NO AZUL EM US\$ 2,8 BI EM JUNHO, MAS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS DESABAM .....	34
AVANÇO DOS INVESTIMENTOS NO BRASIL TEVE IMPULSO DO MERCADO DE CAPITAIS.....	35
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>36</b>
RODOVIAS FEDERAIS OPERAM LIVRES E CAMINHONEIROS DIVERGEM SOBRE PROTESTOS.....	36
JUSTIÇA PAULISTA VEDA TRIBUTAÇÃO DE DESPESAS ADUANEIRAS DO PASSADO .....	37
RUMO ABRE NOVO TRECHO DA NORTE-SUL EM GOIÁS .....	39
PRODUÇÃO E PREÇO AJUDAM VALE NO 2º TRI .....	40
RUMO ABRE NOVO TRECHO DA NORTE-SUL ATÉ RIO VERDE, EM GOIÁS.....	41
MINÉRIO DE FERRO FICA PRATICAMENTE ESTÁVEL NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO .....	43
JUSTIÇA REDUZ TRIBUTAÇÃO DE CARGAS .....	43
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>43</b>
CIRO NOGUEIRA ACEITA CONVITE DE PRESIDENTE PARA CHEFIAR CASA CIVIL .....	43
FMI MELHORA PREVISÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL, PARA 5,3% EM 2021 .....	44
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>45</b>
SUAPE FILIA-SE AO ÍCLEI, REDE GLOBAL PELO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL .....	45



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 115/2021  
Página 3 de 52  
Data: 27/07/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

CONSELHO DO FMM APROVOU R\$ 21 MILHÕES EM PRIORIDADES PARA REPAROS .....	46
SBM OFFSHORE ASSINA OS CONTRATOS DEO FPSO 'ALMIRANTE TAMANDARÉ' COM A PETROBRAS.....	47
PLATAFORMA P-70, NA BACIA DE SANTOS, ALCANÇA CAPACIDADE DE PROJETO COM QUATRO POÇOS .....	48
CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE MAIS PERTO DO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO .....	48
RADIOMAR RENOVA QUALIFICAÇÃO PARA SERVIÇOS DE SISTEMA LRIT .....	49
SIEMENS ADQUIRE SOFTWARE FORAN, PARA PROJETOS DE ENGENHARIA NAVAL .....	50
ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO CAMPO DE BACALHAU SERÁ APRESENTADO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA EM 5 DE AGOSTO	51
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>51</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	51



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## DIRETORA EMPOSSADA DA ANTAQ PLANEJA PORTOS MAIS EFICAZES E COM MAIOR PRESENÇA FEMININA

Flávia Takafashi almeja dar atenção ao transporte aquaviário e infraestrutura

Por: **Fernanda Balbino**



*Flávia Takafashi é funcionária de carreira do órgão regulador, e foi empossada nesta segunda (26) Foto: Reprodução/Twitter*

Garantir prestação adequada de serviços de transporte aquaviário, a exploração da infraestrutura portuária e hidroviária e fortalecer a presença feminina no setor. Estas serão as prioridades da nova diretora da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia

Takafashi. A advogada, que é funcionária de carreira do órgão regulador, foi empossada nesta segunda-feira (26), em Brasília. Ela fica no cargo até fevereiro de 2026.

“Em muitas oportunidades, vi decisões que, apesar de serem juridicamente adequadas e logicamente estruturadas, na prática, se mostravam claramente contrárias aos nossos objetivos ou desalinhadas da realidade fática regulada. E isso não podemos permitir. É por isso que eu digo: conheçamos o mercado”, afirmou a nova diretora da Antaq.

A cerimônia de posse contou com autoridades dos setores portuário e aquaviário. Entre elas, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que destacou a participação da Antaq no apoio às operações de carga e descarga.

“Aquele ideia do setor portuário ineficiente, do gargalo portuário, cada vez mais fica no passado. Nós temos terminais cada vez mais eficientes, com operação cada vez mais automatizada, capazes de movimentar cada vez volumes maiores em menos tempo e isso se deve, em grande parte, à forma como a regulação está sendo conduzida pela agência nos arrendamentos portuários”, afirmou Freitas.

O ministro também destacou a expectativa positiva, principalmente com relação aos próximos leilões de terminais portuários. Entre eles, estão os lotes STS08 e STS08A, na Alemoa, no Porto de Santos, cuja documentação foi recentemente aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é de que sejam os maiores leilões da história no setor, com investimentos de mais de R\$ 1 bilhão.

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: 27/07/2021

## LINHA VERDE: NOVO FUTURO PARA A LOGÍSTICA NACIONAL?

Com a criação do PPI, em 2016, passamos a conviver com um melhor ambiente de negócio

Por: **Matheus Miler**

A criação do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), em 2016, no Governo Michel Temer, através da publicação da Lei 13.334, consagrou a premissa de que, somente por meio do investimento privado na construção e na exploração das obras públicas de infraestrutura logística, o Brasil será capaz de diminuir seus custos produtivos e ser um player mais competitivo no mercado mundial.



Foto: A Tribuna

Passamos a conviver com um melhor ambiente de negócio, com projetos mais afinados ao interesse dos investidores e com a priorização dos interesses públicos. De lá para cá, foram realizadas diversas concessões nos setores de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias. Muitos outros projetos ainda estão no 'cardápio' da secretaria do PPI, que, acompanhados pela nova política de desenvolvimento do transporte por cabotagem, prometem ajudar a estruturar o País para dar suporte e potencializar os ganhos em novos ciclos de crescimento econômico.

Nas esferas estadual e municipal, o mesmo arcabouço legal, jurídico e institucional das parcerias público-privadas foi impulsionado, igualmente calcado na certeza de que o investimento em infraestrutura logística não deve depender somente de recursos públicos. Entre as iniciativas que seguem este rito, está o projeto de concessão e exploração da Linha Verde em gestação no Governo do Estado de São Paulo.

Denominado Linha Verde, em claro apelo às soluções com maior eficiência energética e ambiental, o projeto de construção e exploração de uma nova ligação entre o Porto e o Planalto está justificado na dependência do Porto de Santos para o fluxo do comércio exterior brasileiro; no esgotamento das vias de acesso terrestre ao complexo portuário; e nos inevitáveis gargalos logísticos ocasionados pela saturação do Sistema Anchieta-Imigrantes nos próximos anos.

A proposta de empreendimento solicitada pelo Estado de São Paulo, através do edital de chamamento público 01.21, deve observar a situação atual e projetada da movimentação de cargas, especialmente de contêineres, originadas/destinadas do/para Planalto e Porto de Santos, em relação à capacidade dos sistemas viários existentes (rodovia, ferrovia), para oferecer uma solução inovadora, intermodal, com o menor impacto ambiental e economicamente sustentável.

Os dois consórcios autorizados a entregar estudos deverão, ao final dos próximos quatro meses, apresentar suas propostas e oferecer ao Estado uma solução que contribua para equalizar a matriz de transporte, que mitigue os impactos negativos da poluição e dos congestionamentos nas cidades e nos estados, dê melhores condições aos caminhoneiros, evite ao máximo o impacto ambiental na já estressada Serra do Mar e atenda aos apelos dos usuários e investidores do Porto de Santos pela melhoria dos acessos terrestres, pela ampliação da segurança pública, e a diminuição dos custos (frete, seguro, combustível, etc.) no transporte rodoviário de cargas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/07/2021

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

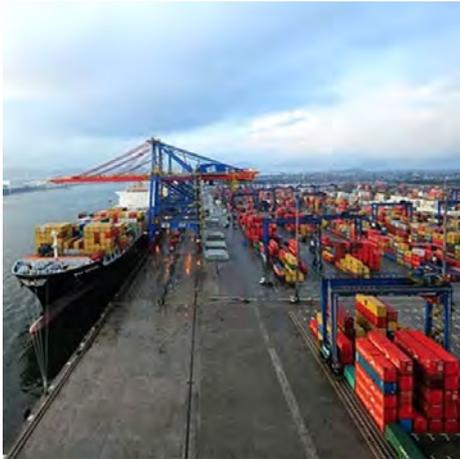
## PORTAL PORTO GENTE

### RAZÕES DE UMA NOVA REALIDADE PARA OS PORTOS DO BRASIL

Editorial Portogente

Despertar para uma realidade alcançável e seguir com uma determinação imensa.

Sopram ventos fortes e faz mar grosso no centro de decisão política do Brasil. Nessa navegação pegando mal tempo, ocorre a reforma portuária urgente, pelo programa governamental de desestatização dos portos, de eficácia duvidosa. O acordo político que retirou, dia desses, parte do poder do super ministro Paulo Guedes, faz acender a luz amarela do comando do ministério da Infraestrutura. E vai inquietar o comércio marítimo brasileiro.



O ministério dos setores de portos e transportes sempre foi uma preferência dos partidos que compõem o chamado centrão, mal afamado por seu finalismo e como agente das negociações de cargos estratégicos. Se confirmado o anúncio do ministro Tarcísio Gomes de Freitas de concorrer à eleição para governador de São Paulo, ele deverá afastar-se do cargo até 2/4/22. Portanto, terá pouco mais de 8 meses de poder.

Três anos atrás, a administração portuária viveu o pior cenário da sua história. A diretoria do principal porto do Brasil, o de Santos, saiu presa pela Polícia Federal. Prova cabal do esgotamento do modelo de decisão centralizada. A atividade portuária envolve muitos interesses, com o objetivo de movimentar a carga com agilidade e segurança. Com força

para influenciar a sua hinterlândia ao êxito ou ao fracasso.

A mobilização lobista junto à Câmara Federal, presidida então pelo deputado Eduardo Cunha, hoje preso há 5 anos, aprovou a Lei 12.815/13 para promover uma reforma geradora de privilégio; de custo favorecido e nocivo ao regime concorrencial. Para corrigir e evitar essas disfunções, é preciso legitimar a atual reforma pela participação intensa da comunidade portuária. A fim de promover ajustes que impulsionem o progresso da atividade.

No comércio marítimo, o sistema portuário produtivo precisa atender com eficiência aos negócios dos que mandam e dos que recebem as cargas movimentadas. Assim, também consolidar a produtividade do capital, bem como garantir segurança aos investimentos. Por isso e dando continuidade ao diálogo com os múltiplos atores da atividade, para melhor compreensão das ações necessárias, agora falam exportadores e importadores.

Visando fomentar um processo de reflexão consequente sobre o desempenho exitoso do porto no novo tempo do comércio marítimo internacional, o projeto Santos2050 promove no dia 17/8 o Webinar "A voz da carga no Porto de Santos".

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 27/07/2021*



## SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### FINCANTIERI, MSC E SNAM DESENVOLVERÃO NAVIO DE CRUZEIRO MOVIDO A HIDROGÊNIO

*Informação: Maritime Executive (27 de julho de 2021)*



*Navio de cruzeiro MSC em construção em Fincantieri – Foto: MSC Cruzeiros / Divulgação Maritime Executive*

A Fincantieri está se juntando a um de seus clientes, a divisão de cruzeiros do Grupo MSC e a empresa europeia de infraestrutura de gás e energia Snam para explorar o potencial do possivelmente primeiro navio de cruzeiro movido a hidrogênio do mundo. As empresas afirmaram acreditar que o hidrogênio verde tem grande potencial para contribuir com a descarbonização

da indústria naval, inclusive de cruzeiros, seja em sua forma pura ou como combustível derivado do hidrogênio e que buscariam definir as etapas necessárias para a adoção do combustível.

“Hoje os níveis de produção permanecem baixos e o combustível de hidrogênio ainda está longe de estar disponível em escala”, disse Pierfrancesco Vago, Presidente Executivo da Divisão de Cruzeiros do Grupo MSC. “Com este projeto, estamos assumindo a liderança para levar essa tecnologia promissora para nossa frota e para a indústria, ao mesmo tempo em que enviamos ao mercado o sinal mais forte possível sobre o quão seriamente levamos nossos compromissos ambientais. Conforme avançamos com o desenvolvimento da tecnologia marítima necessária, também veremos que os fornecedores de energia tomem nota e aumentem a produção para desbloquear isso e que os governos e o setor público entrem em ação para fornecer o apoio necessário”

Durante os próximos 12 meses, as três empresas estudarão os principais fatores relacionados ao desenvolvimento de navios de cruzeiro movidos a hidrogênio. Isso inclui a organização de espaços em navios para acomodar tecnologias H2 e células de combustível, parâmetros técnicos de sistemas a bordo, cálculo do potencial de economia de emissões de gases de efeito estufa e uma análise técnica e econômica do fornecimento de hidrogênio e infraestrutura. O objetivo é chamar a atenção para a necessidade da utilização do hidrogênio combustível no transporte marítimo para obter a descarbonização e atrair investimentos públicos e privados para que isso seja possível em escala.

“O hidrogênio pode ser um facilitador fundamental para atingir a meta de emissões líquidas zero no transporte marítimo, sendo responsável por aproximadamente 3% das emissões globais de CO2, bem como em todos os setores difíceis de reduzir”, disse Marco Alverà, CEO da Snam. “Este acordo faz parte de uma estratégia mais ampla para alavancar nossa experiência, competências e tecnologias em gases verdes e eficiência energética, a fim de contribuir para a total descarbonização da cadeia de valor do transporte marítimo, incluindo portos e logística, que será cada vez mais crucial na nossas economias.”

Inicialmente, as empresas planejam realizar um estudo que avaliará a viabilidade de projetar e construir o primeiro navio de cruzeiro oceânico do mundo movido a hidrogênio. Eles também planejam explorar o desenvolvimento da infraestrutura de abastecimento de hidrogênio relacionada.

A Divisão de Cruzeiros do Grupo MSC disse que, como empresa, está comprometida em alcançar operações neutras em carbono até 2050. Para cumprir este objetivo, a empresa está trabalhando em parceria com uma ampla gama de estaleiros, fornecedores, fabricantes e outras organizações também como investir em diferentes tecnologias e soluções futuras para sua frota.

Além de ter seu primeiro navio de cruzeiro movido a GNL agora em construção, a MSC no início deste ano anunciou sua participação em outro projeto de combustível de hidrogênio. O programa, que está recebendo financiamento do programa EU Horizon 2020 para acelerar a inovação, incluindo testes em um motor de navio movido a hidrogênio em um navio de cruzeiro.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 27/07/2021*

## **AGRO EXPORTA RECORDE DE US\$ 61,5 BILHÕES EM SEIS MESES**

*Informação: Jornal USP (27 de julho de 2021)*

Vamos às reflexões dos fatos e números do agro em julho e à lista do que acompanhar em agosto. Na economia brasileira, de acordo com o boletim Focus de 12 de julho, o mercado elevou sua expectativa para a taxa Selic em 2021, devendo terminar o ano em 6,63% e atingir o patamar de 7,0% em 2022. O PIB de 2021 também foi reajustado para cima, com previsão de crescer 5,26%, enquanto em 2022 a evolução deverá ser de 2,09%. O IPCA deve fechar 2021 em 6,11%, e 2022 em 3,75%. Já o câmbio, em R\$ 5,05 e R\$ 5,20, respectivamente.

Após 12 meses de altas consecutivas, o índice de preços globais dos alimentos da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) apresentou retração de 2,5%, chegando a 124,6 pontos. O recuo foi puxado pelas quedas nos preços de óleos vegetais (-9,8%) e cereais (-



2,6%). Mesmo com a baixa, o indicador ainda está 33,9% superior ao valor constatado no mesmo mês do ano passado.

No agro mundial e brasileiro, em âmbito internacional, o relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) trouxe poucas novidades sobre a oferta e demanda das commodities agrícolas para o ciclo 2021/22. A produção global de soja foi mantida na faixa das 385 milhões de toneladas (incremento de 6,0% frente ao ciclo passado) e os estoques em 94,49 milhões de toneladas (+3,3%). O Brasil deve liderar a produção da oleaginosa alcançando 144 milhões de toneladas (+5,1%), seguido pelos Estados Unidos com 119,88 milhões de toneladas (+6,5%) e pela Argentina, que deve colher 52 milhões de toneladas (+11,8%). Já no milho, a produção mundial foi reajustada em 5 milhões de toneladas, agora avaliada em 1,195 bilhão de toneladas (+6,6%) com estoques também ajustados em 291,18 milhões de toneladas (+4,0%). A produção brasileira do cereal foi projetada em 118 milhões de toneladas (+26,9%), enquanto Estados Unidos e Argentina devem colher, respectivamente, 385,21 milhões de toneladas (+6,9%) e 51 milhões de toneladas (+5,2%).

Em seu último relatório sobre o café, o USDA estimou queda na produção mundial em 2021/22 em comparação à safra passada, além da redução dos estoques e o aumento no consumo. A produção deve ficar em 164,84 milhões de sacas de 60 kg (-6,2%); já o consumo foi estimado em 164,97 milhões de sacas (+1%); e os estoques globais devem fechar em 32,02 milhões de sacas (-20%). O Brasil, principal produtor, deve colher 56,3 milhões de sacas, número abaixo das 69,9 milhões de sacas da safra passada (-19,5%). Na safra 2020/21 embarcamos 45,6 milhões de sacas, 13% acima da safra passada e 10% acima da retrasada, que detinha o recorde. Isto representou US\$ 5,84 bilhões, 13,4% acima da safra passada.

De acordo com as previsões de julho da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o Brasil deve produzir 260,8 milhões de toneladas de grãos na safra 2020/21, o que representa um incremento de 1,5% em comparação ao ciclo passado. Os dados finais ainda dependem da colheita das culturas de segunda e terceira safra, além das de inverno. No milho safrinha, a produção foi estimada em quase 67 milhões de toneladas, queda de 10,8% frente ao ciclo passado e de 4,3% em relação ao mês de junho, como consequência de mais um período seco agravado por geadas na região Sul.

Assim, a produção total do cereal deve atingir 93,4 milhões de toneladas, sendo 9% inferior à da safra passada. Por sua vez, o trigo teve incremento de 12,3% em sua área cultivada, chegando a 2,63 milhões de hectares que devem produzir 8,5 milhões de toneladas (+36%). O algodão já está em fase de colheita, com volume estimado de 2,3 milhões de toneladas de pluma (-22%) em uma área de 1,37 milhão de hectares (-17,9%). Os dados da soja, já praticamente fechados, revelam produção recorde de 135,9 milhões de toneladas (+8,9%) em 38,5 milhões de hectares (+4,2%).

O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) de 2021 foi estimado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) em R\$ 1,099 trilhão, valor 10,5% superior ao de 2020 (R\$ 955 bilhões). O faturamento das lavouras deve totalizar R\$ 753,2 bilhões (+13,8%), enquanto para a pecuária são esperados R\$ 346,2 bilhões (+3,8%).

Exportações brasileiras do agronegócio cresceram 25% em junho, um desempenho excepcional. Atingimos US\$ 12,1 bilhões, contra US\$ 9,7 bilhões de junho de 2020. Mesmo os volumes tendo caído 4%, os preços estão em média 30,4% maiores. As importações cresceram para US\$ 1,28 bilhão, deixando então um superávit de R\$ 10,8 bilhões. Nestes números, os destaques vão para a cadeia da soja, que cresceu 24% chegando a US\$ 6,2 bilhões, sendo US\$ 5,3 bilhões de soja grão. Carnes também cresceram aproximadamente 27% em junho, indo a US\$ 1,8 bilhão.

Carne bovina bateu seu recorde para um mês de junho, chegando a US\$ 834 milhões, 13% acima do ano passado, mesmo com queda de quase 7% no volume (164.300 toneladas). Frango cresceu 46% para US\$ 636 milhões e suínos 36%, com quase US\$ 270 milhões e 107 mil toneladas. Produtos florestais também cresceram 24% (US\$ 1,2 bilhão), cana saltou 27% (chegando a US\$ 1,1 bilhão) e o café com incríveis 40% de aumento, para US\$ 454 milhões. Em seis meses



vendemos US\$ 61,5 bilhões, deixando um saldo de US\$ 54 bilhões. Um incrível crescimento de quase 21% na comparação com o primeiro semestre de 2020. Quase 40% de nossas vendas foram para a China, que importou de soja do Brasil 38,2 milhões de toneladas de janeiro a maio, 13% a mais.

O balanço social da Embrapa, recentemente divulgado, revelou que em 2020 foram gerados cerca de R\$ 61,85 bilhões em lucro social, ou seja, a cada um real aplicado na empresa foram devolvidos R\$ 17,77 para a sociedade, criando ainda 41.475 empregos diretamente relacionados às atividades. Um exemplo da ciência contribuindo para a atividade produtiva!

Segundo o relatório da consultoria Safras & Mercado, até o dia 9 de julho, a comercialização da safra 2020/21 de soja já totalizava 79,2% do volume de produção. No último parecer, do dia 4 de junho, o número era de 75,6%. No mesmo período do ano passado o registro era de 92,9%, enquanto a média dos últimos cinco anos foi de 78,2%. Já em relação à safra 2021/22, ainda de acordo com a consultoria, as vendas estão em torno de 21,5%, o que revela atraso em relação ao período anterior, em que 39,8% da safra já havia sido comercializada; mas acima da média dos últimos cinco anos, contabilizada em 17,6%.

A Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja) estima que os custos de produção para a soja no ciclo 2021/22 sejam de R\$ 2.719/ha, 12% a mais em comparação com o ciclo anterior. O grande impulsionador desse incremento foram os fertilizantes, que sofreram aumento de quase 15% em seus preços em relação à safra 2020/21.

Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), as vendas de máquinas e implementos agrícolas devem crescer 30% em 2021, superando o aumento de 2020 (17%). No entanto, especialistas temem que a falta de componentes (peças, pneus e acessórios) possa prejudicar a capacidade da indústria. Vale destacar que os custos de itens utilizados na produção de maquinários subiram mais de 30% entre 2020 e 2021.

No início de julho foi divulgada a mais nova versão do OECD-FAO Agriculture Outlook, um dos mais importantes estudos com as projeções da produção global de alimentos. No relatório, as entidades estimam que o Brasil ampliará o seu papel como exportador, especialmente para produtos como a carne bovina, a soja, o açúcar e o milho. A previsão de crescimento na produção da soja para o Brasil é de 17%, e as exportações devem seguir o mesmo ritmo. Além do mais, o estudo indica que até 2030, cerca de 50% do comércio mundial de soja será feito pelo Brasil. A China será responsável por importar 2/3 do total global, cerca de 108 milhões de toneladas. As perspectivas para as exportações de algodão também são positivas, com o País assegurando a segunda posição no ranking global e detendo quase 20% do mercado, atrás apenas dos EUA. A China seguirá como maior importadora da pluma na próxima década.

Com relação à produção brasileira de bovinos, esta deverá se manter estável, enquanto as exportações poderão crescer 38% na próxima década. Por fim, no milho, a produção brasileira responderá por 9% do total global em 2030, e a participação nas exportações deve se manter estável, em 20% do total movimentado mundialmente.

Ainda com relação ao futuro do setor, o Brasil deve expandir em 100 mil hectares a área plantada com trigo no cerrado até 2023, podendo assim, reduzir a importação do cereal em R\$ 450 milhões. A projeção foi feita pela Embrapa, que tem desenvolvido novos cultivares adaptados a locais de clima quente e com poucas chuvas. A organização planeja transferir conhecimentos e tecnologias para regiões como Bahia, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Distrito Federal, por meio de um projeto para que os produtores tenham mais opções de culturas, gerando mais empregos e renda para o País. De acordo com a Conab, a região Sul do País é responsável por cerca de 88% da área de produção de trigo.

A principal rodovia para o escoamento de grãos do Centro-Oeste para o Arco Norte, a BR-163, deve receber investimentos de R\$ 2 bilhões após o seu leilão, no começo de julho. O trecho da BR que liga Sinop (MT) a Miritituba (PA) será administrado durante dez anos por um consórcio de

empresas, com ampliação das faixas, construção de vias marginais e acessos definitivos aos terminais portuários. Mais competitividade ao principal polo de produção de grãos do País!

Para fechar nossa seção dos números do agro, seguem os preços no fechamento desta coluna: a soja, para entrega em cooperativa de São Paulo estava em R\$ 160,20/saca para julho de 2021 e R\$ 149,95/saca para fevereiro de 2022 – há um ano o valor era de R\$ 106,70. No milho, a cotação atual está em R\$ 82,00/saca e a entrega em maio de 2022 fechou em R\$ 91,51 (B3) – em junho de 2020, o preço estava em R\$ 45,50. O algodão fechou em R\$ 155,17/arroba, contra R\$ 89,13 do ano anterior; e o boi gordo em R\$ 319,45/arroba.

### Os cinco fatos do agro para acompanhar em agosto são:

A colheita do milho segunda safra e o volume produzido, o avanço das exportações de grãos do Brasil e o abastecimento interno;

A evolução dos custos para o plantio da safra 2021/22, as decisões de compra e venda;

A crise hídrica e as medidas a serem tomadas;

O câmbio e as perspectivas econômicas com a aceleração da vacinação;

O andamento da safra americana. As condições das lavouras de milho nos EUA melhoraram e chegaram a 65% de bom e ótimo com temperaturas mais amenas e boas chuvas. Agora esperar o clima em julho/agosto, que pode esquentar demais e ficar seco.

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

*Data: 27/07/2021*

### PORTO DE IMBITUBA RECEBE OPERAÇÃO RECORDE DE UREIA

*Informação: SCPAR Imbituba (27 de julho de 2021 )*



*Foto: Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba*

Esta semana, o Porto de Imbituba está atualizando seu livro dos recordes de movimentação de cargas. Assim que concluído, o desembarque de 69,3 mil toneladas de ureia se consolidará como o maior volume já operado desta carga em um único navio no porto público do sul catarinense. O produto foi importado de Omã, no Oriente Médio, e será totalmente descarregado até esta sexta-feira (23). O maior transporte de ureia que se tem registro no Porto de Imbituba é de junho de 2019, com

66 mil toneladas.

O novo marco está ocorrendo no navio LAUSANNE, atracado no Cais 1, em sistema que inclui dois guindastes móveis do tipo MHC e funis para carregamento em caminhões. A embarcação foi construída em 2006, navega com bandeira das Ilhas Marshall e tem o comprimento (LOA) de 228,9 metros, equivalente à extensão de dois campos de futebol. Sua largura é de 32,2 metros. Esta operação portuária está sendo realizada pela Granéis Imbituba e o agenciamento do navio está a cargo da Friendship.

A ureia é da empresa Tecnogran e será utilizada como fertilizante na produção agrícola nacional.

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

*Data: 27/07/2021*

### MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM CONTÊINERES AUMENTA 12% NO PORTO DE PARANAGUÁ

*Informação: Agência de Notícias do Paraná (27 de julho de 2021 )*



**Aumenta o volume de frango exportado pelo Porto de Paranaguá. – Paranaguá, 26/07/2021 – Foto: Rodrigo Félix Leal**

Nos primeiros seis meses deste ano, foram transportadas 5,6 milhões de toneladas em contêineres pelo Porto de Paranaguá nos dois sentidos de comércio – importação e exportação. O volume é cerca de 12% maior que as 5 milhões de toneladas registradas no mesmo período de 2020. De exportação foram 2.973.873 toneladas de cargas embarcadas. De importação, 2.589.673 toneladas.

O frango é o produto mais exportado em contêineres pelo terminal paranaense. De janeiro a junho, 875.872 toneladas saíram do Porto de Paranaguá rumo ao mercado internacional. Com alta de 2% em relação às 855.782 toneladas registradas no mesmo período do ano anterior, o produto representa 33% de tudo o que é embarcado em contêineres pelo porto paranaense.

Cerca de 80% da carne de ave congelada que saiu por Paranaguá no primeiro semestre é fruto da produção paranaense. Os outros 20% se dividiram entre produtos do Mato Grosso do Sul, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Santa Catarina, São Paulo, Rio Grande do Sul, Distrito Federal e Espírito Santo.

A China segue como o principal destino do frango exportado pela TCP, empresa que opera este tipo de carga no Paraná. Também são compradores da carne o Japão, Arábia Saudita, Emirados Árabes, África do Sul e outros mais de cem países.

O Porto de Paranaguá, através da TCP, opera o maior corredor de exportação de aves congeladas no mundo. “Oferecemos ao produtor a maior estrutura reefer da América Latina e soluções intermodais que garantem a segurança e a qualidade das cargas que são escoadas pelo terminal”, afirma o diretor comercial e institucional da empresa, Thomas Lima.

De acordo com o representante da diretoria da TCP, o terminal tem um pátio com 3.624 tomadas para conexão dos contêineres refrigerados que são utilizados para o transporte da carga, com monitoramento 24 horas, além de ramais ferroviários que ligam o Interior do Estado diretamente à área alfandegada.

Essa infraestrutura é o que permite que a exportação de frango e outros congelados se destaque pelo porto paranaense.

Também têm evidência na exportação por contêineres a madeira (13% do movimentado em toneladas); celulose (7%), papel (3%), carne bovina (3%), carne suína (2%), cortumes (2%) e gordura e óleos (2%). Os 35% restantes são divididos entre outros 58 tipos de produtos.

**IMPORTAÇÃO** – Entre os itens mais importados em contêineres pelo Porto de Paranaguá estão os fertilizantes, que representam 11% do total dos produtos que chegam na modalidade. No primeiro semestre do ano, foram 225.310 toneladas de produtos desembarcadas em big bags – 15,7% a menos que no ano passado (267.447 toneladas).

O segundo produto que mais chega em contêineres pelo terminal paranaense é o plástico – 9% do total importado em contêineres. Em volume, as importações cresceram 44%. Neste ano, de janeiro a junho, foram 185.773 toneladas. Em 2020, no mesmo período, 128.939 toneladas.

Ainda estão entre as cargas de importação em contêineres, com as maiores participações: produtos químicos orgânicos (que representam 6% do total); máquina, equipamentos e matérias elétricos (5%); reatores, caldeiras e máquinas industriais (5%); produtos siderúrgicos (4%); borracha (4%); produtos diversos da indústria química (35) e papel (3%). Outros 50% são divididos entre 64 produtos diferentes.

Confira os principais produtos exportados e importados em contêineres pelo Porto de Paranaguá.

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

Data: 27/07/2021

## EQUIPAMENTO PARA MONITORAR CORRENTES MARINHAS E ONDAS É INSTALADO NO PORTO DE IMBITUBA

Informação: Porto de Imbituba (27 de julho de 2021)



Foto: Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba

A SCPAR Porto de Imbituba concluiu a instalação de um Perfilador de Corrente Marinha (Acoustic Doppler Current Profiler – ADCP) próximo ao canal de acesso do Porto de Imbituba. O objetivo é medir a intensidade e direção das ondas e correntes marinhas que atuam na enseada do Porto. O ADCP foi instalado junto à poita (peso de ferro/âncora) da boia encarnada de sinalização náutica, especialmente preparada para receber o equipamento de captação dos dados, e passou a integrar a metodologia do Programa de

Monitoramento das Condições Hidrodinâmicas, um dos 18 controles ambientais realizados pela Autoridade Portuária.

Camila Amorim, oceanógrafa e gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da SCPAR Porto de Imbituba, ressalta a importância da geração contínua e em tempo real de dados de correntes e ondas. “Com o ADCP instalado podemos monitorar e entender melhor a situação hidrodinâmica do sistema aquaviário do Porto de Imbituba, podendo até prever condições extremas e tornando as operações portuárias ainda mais seguras”, complementa.

As informações coletadas pelo ADCP estarão disponíveis em breve para os trabalhadores portuários envolvidos nas manobras dos navios, como práticos e rebocadores.

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

Data: 27/07/2021

## ITAQUI, O PORTO DO TO E DO CENTRO NORTE DO PAÍS

Informação: EMAP - Porto do Itaqui (27 de julho de 2021)



Foto: EMAP/Porto do Itaqui

A tarde desta quinta-feira, 22, foi dedicada à apresentação do Porto do Itaqui e suas vantagens para empresários do ramo de logística e agronegócios, considerando o seu papel estratégico para a região. Participaram do encontro os dois governadores, o presidente do Itaqui, Ted Lago, e o diretor de Operações, Jailson Luz; o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Tocantins (Fieto), Roberto Pires; secretários de Estado; deputados estaduais; e prefeitos, dentre eles, o de Talismã, Diogo Borges, que

também é presidente da Associação Tocantinense de Municípios (ATM).

O Porto do Itaqui, consolidado como o porto do Centro Norte do Brasil, mantém relação permanente com o Tocantins, principalmente na exportação dos grãos e importação de fertilizantes e combustíveis. De toda a produção escoada pelo porto maranhense com origem no Tocantins, 77% é de soja e 23% de milho. E das cargas que entram no país pelo Itaqui com destino ao estado, 96% é de fertilizante e 4% é de combustíveis. Em 2020 foram exportadas pelo Itaqui 2,39 milhões

de toneladas de soja produzida no Tocantins e 730 mil toneladas de milho. E chegaram ao estado (TO) 139 mil toneladas de fertilizantes.

“A nossa missão é de fazer do Porto do Itaqui um vetor de desenvolvimento para o Maranhão e região, atração de investimentos, negócios, geração de emprego e renda para os maranhenses e também ser um porto integrador da região”, afirmou Ted Lago. Em sua fala, ele destacou os investimentos de R\$ 1,4 bilhão já executados e em execução no porto público do Maranhão, incluindo cerca de R\$ 300 milhões de recursos próprios, e os projetos de expansão das operações de fertilizantes, combustíveis, grãos e carga refrigerada.

Essa reunião integra a programação da visita do governador Flávio Dino ao Tocantins para implementação do Projeto de Integração Geopolítica Interestadual, que visa a efetivação de políticas públicas entre o Tocantins e os estados do Maranhão, Piauí, Bahia, Pará, Mato Grosso e Goiás. Juntos, os estados concentram 1.530 municípios com uma população total de 45 milhões de habitantes, o que representa 21,74% da população nacional.

Ao final da reunião os governadores assinaram um protocolo para viabilização da ponte entre Filadélfia e Carolina, ligando os estados do Tocantins e do Maranhão. Também nesta quinta-feira foi formalizada parceria – entre a companhia de logística VLI e a COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui para a criação de um novo ramal ferroviário conectando a malha do Corredor Centro-Norte ao terminal da COPI no Porto do Itaqui para transporte de fertilizantes.

Com esse novo ramal o fertilizante será interligado a um novo terminal intermodal que será construído em Palmeirante (TO). As obras devem começar em agosto deste ano e o investimento é de cerca de R\$ 200 milhões.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 27/07/2021*

## CONTÊINER ELEVA MOVIMENTO DE CARGAS E PORTO DE SANTOS SUPERA RECORDES EM JUNHO E NO SEMESTRE

*Informação: Santos Port Authority (27 de julho de 2021)*



A movimentação de contêineres no mês de junho atingiu 397,1 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), alta de 28,5% sobre o mesmo mês do ano passado. Também no acumulado do ano os números foram expressivos, atingindo 2,4 milhões TEU, 18,5% acima do primeiro semestre de 2020.

Com isso, foram estabelecidos patamares recordes para o mês e para o semestre nos contêineres, superando as marcas anteriores registradas, respectivamente, em junho de 2019 (357,0 mil TEU) e no primeiro semestre de 2020 (2,0 milhões TEU). Esse desempenho incrementou o resultado geral do Porto de Santos, que registrou, também, novos recordes para o mês e para o primeiro semestre.

“Os números demonstram que o Porto de Santos está atendendo com eficiência a retomada da economia, tanto do agronegócio como da indústria, cujas cargas vem apresentando forte crescimento. Isso é fruto da priorização que a gestão dá à garantia da infraestrutura e às constantes melhorias de processos operacionais”, afirmou o diretor de Operações da Santos Port Authority (SPA), Marcelo Ribeiro.

Em junho foram movimentadas 13,3 milhões de toneladas, um acréscimo de 7,2% sobre o mesmo período de 2020, passando a ser a melhor marca para esse mês. O mesmo se verificou no acumulado do ano, que totalizou 76,3 milhões de toneladas e superou em 7,9% o recorde anterior (também de 2020).



Os embarques somaram 9,7 milhões de toneladas, crescimento de 2,1% em relação a junho de 2020. As descargas somaram 3,6 milhões de toneladas, expressivo crescimento de 23,9% sobre junho do ano passado.

A movimentação acumulada no ano registrou um volume de embarques de 55,3 milhões de toneladas, 7,3% acima do primeiro semestre de 2020. As descargas atingiram 20,9 milhões de toneladas, um crescimento de 9,5% sobre o primeiro semestre do ano passado.

Os graneis líquidos apresentaram resultado 7,0% superior ao de junho do ano passado, atingindo 1,6 milhão de toneladas, refletindo os embarques de óleo diesel e gasóleo e óleo combustível. O acumulado do ano somou 8,8 milhões de toneladas, ligeira queda de 0,25% em relação ao mesmo período do ano passado. Mesmo assim, caracterizou-se como a segunda melhor marca para o período.

Os graneis sólidos tiveram alta de 4,7% no acumulado do semestre, para 38,7 milhões de toneladas, caracterizando-se como a melhor marca para o período. Já o resultado mensal, embora tenha apresentado queda, foi a segunda melhor marca para o mês de junho para os graneis sólidos.

### **Atracações**

No mês de junho, houve acréscimo de 3,5% em relação a 2020, com 419 atracções (405 no mesmo mês do ano passado). Já o total do semestre registrou queda de 0,7%, com 2.436 atracções de janeiro a junho (2.453 no mesmo período em 2020), evidenciando maior capacidade dos navios dado que a movimentação de cargas aumentou.

### **Corrente Comercial**

Santos manteve a fatia histórica na corrente comercial brasileira, com participação acumulada de 27,9%. Cerca de 27,8% dessas transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram a China como país parceiro. São Paulo permanece como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior pelo Porto de Santos (55,6%).

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

*Data: 27/07/2021*

## **PORTO DO RIO GRANDE REGISTROU SEU MELHOR PRIMEIRO SEMESTRE**

*Informação: Agência Porto (27 de julho de 2021)*

O Porto do Rio Grande, principal complexo do sistema hidroportuário gaúcho, obteve o melhor primeiro semestre de sua história, com uma movimentação de 20.805.726 toneladas.

Visualizando a movimentação de cargas em uma abordagem através de segmentos específicos, pode-se afirmar que ao longo dos seis primeiros meses do ano foram 7.101.372 toneladas de carga geral, 12.074.850 toneladas de graneis sólidos e outras 1.629.504 toneladas de graneis líquidos.

A liderança das exportações continua com as remessas de soja em grão, porém as cargas de madeira foram as que apresentaram maior incremento percentual no período em relação ao ano passado, demonstrando um aumento de mais de 315%.

A lista de destaques de exportação quando comparadas com sua movimentação no mesmo período de 2020 é seguida pelo trigo (69,01%), farelo de soja (24,02%), fumo (23,97%) e cavaco de madeira (21,11%). O destino destas cargas segue sendo a China, representando 57% de todas as cargas exportadas.

Assim como Rio Grande, o 1º semestre do Porto de Pelotas registrou números extremamente satisfatórios, verificando-se uma movimentação de 704.626 toneladas. Isso significa dizer que o cais público pelotense também teve o melhor primeiro semestre de sua história. Em comparação com o mesmo período de 2020, o aumento das movimentações foi de 32,25%.

A movimentação de toras de madeira atingiu 559.132 toneladas no semestre no porto pelotense, enquanto o clínquer chegou a 128.718 toneladas e a soja em grão a 24.766 toneladas. Mesmo parecendo uma movimentação tímida para o grão, esse é o segundo mês seguido que este é movimentado no porto pelotense, prática que não era comum até abril deste ano.

Já em Porto Alegre, os fertilizantes seguem liderando o ranking, com 399.238 toneladas movimentadas. A lista de movimentações é seguida pela cevada, com 84.265 toneladas, trigo, com 32.095 toneladas, sal, com 20.280 toneladas, e outros tipos de cargas que juntas somam a quantidade de 463 toneladas. O aumento percentual da movimentação do porto da capital foi de 28,27% em relação ao mesmo período do ano passado.

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

**Data: 27/07/2021**



## COMEX DO BRASIL

### COMÉRCIO EXTERIOR SEGUE BATENDO RECORDES E SUPERÁVIT COMERCIAL ULTRAPASSA US\$ 43,6 BILHÕES NO ANO



**Foto: Comex do Brasil**

Do início de janeiro até a quarta semana de julho, a balança comercial brasileira acumula um superávit de US\$ 43,67 bilhões, com uma alta de 52,3% em comparação com igual período de 2020. Com alta de 33,4%, a corrente de comércio (exportação+importação) totalizou US\$ 269,05 bilhões.

As exportações em 2021 cresceram 35,8% e somaram US\$ 156,36 bilhões. Já as importações subiram 30,3% e totalizaram US\$ 112,69 bilhões. Os dados foram divulgados hoje (26) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

A Secex informou ainda que nas quatro primeiras semanas do mês de julho a balança comercial registrou um saldo de US\$ 6,94 bilhões, com crescimento de 23,5% em relação a julho de 2020, pela média diária. As exportações cresceram 42,7% e somaram US\$ 20,47 bilhões, enquanto as importações subiram 55% e totalizaram US\$ 13,53 bilhões. Assim, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) aumentou 47,3%, alcançando US\$ 34,01 bilhões no período.

#### **Veja os principais resultados da balança comercial**

[https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg\\_principal\\_bc/principais\\_resultados.html](https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html)

#### **Exportações mensais**

Neste mês, até a quarta semana, houve crescimento das exportações nos três setores. O aumento foi de 13,5% na agropecuária, que somou US\$ 3,97 bilhões; de 68,9% na indústria extrativa, que chegou a US\$ 5,87 bilhões; e de 43,9% na indústria de transformação, com US\$ 10,56 bilhões.

Na agropecuária, a expansão das exportações foi puxada, principalmente, pelo crescimento nas vendas de café não torrado (16,8%), soja (24,8%) e madeira em bruto (430,4%). Na indústria extrativa, destacaram-se as altas nas vendas de outros minerais em bruto (46%), minério de ferro e seus concentrados (119,1%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (23,1%).

Já na indústria de transformação, os principais aumentos foram das exportações de farelos de soja e outros alimentos para animais – excluídos cereais não moídos –, farinhas de carnes e outros animais (52,9%), óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (145,7%) e produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (189,5%).

### Importações mensais

O aumento geral das importações refletiu o crescimento de 50,3% nas compras da agropecuária, que somou US\$ 360 milhões; de 75,8% na indústria extrativa, com US\$ 599,74 milhões; e de 54,7% na indústria de transformação, que alcançou US\$ 12,43 bilhões.

Da parte da agropecuária, a alta foi puxada principalmente pela ampliação das compras de pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (119,7%), trigo e centeio não moídos (35,4%) e milho não moído, exceto milho doce (599,4%). Pela indústria extrativa, as principais contribuições foram as altas nas importações de minérios de cobre e seus concentrados (1.037,6%), carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (64,1%) e gás natural, liquefeito ou não (260,9%).

Por fim, a indústria de transformação aumentou principalmente as compras de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (86,6%), adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (54,6%) e partes e acessórios dos veículos automotivos (143,6%).

(\*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

Fonte: *Correio Braziliense - BR*

Data: 27/07/2021

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### BC: INVESTIMENTO DIRETO NO PAÍS SOMA US\$ 174 MILHÕES EM JUNHO

Ainda em meio às incertezas sobre o futuro do Brasil, na esteira da segunda onda da pandemia do novo coronavírus, os Investimentos Diretos no País (IDP) somaram apenas US\$ 174 milhões em junho, informou o Banco Central (BC). No mesmo período do ano passado, o montante havia sido de US\$ 5,165 bilhões.

O resultado ficou abaixo das estimativas apuradas pelo Projeções Broadcast, que iam de US\$ 2,000 bilhões a US\$ 4,156 bilhões, com mediana de US\$ 2,500 bilhões. Pelos cálculos do Banco Central, o IDP de junho indicaria entrada de US\$ 2,5 bilhões.

No acumulado do primeiro semestre, o ingresso de investimentos estrangeiros destinados ao setor produtivo somou US\$ 25,691 bilhões. A estimativa do BC para este ano é de IDP de US\$ 60 bilhões. Este valor foi atualizado no último Relatório Trimestral de Inflação (RTI), publicado em junho.

No acumulado dos 12 meses até junho deste ano, o saldo de investimento estrangeiro ficou em US\$ 46,629 bilhões, o que representa 3,02% do Produto Interno Bruto (PIB).

#### Ações

O investimento estrangeiro em ações brasileiras ficou positivo em US\$ 2,523 bilhões em junho, segundo o Banco Central. Em igual mês do ano passado, o resultado havia sido positivo em US\$ 192 milhões. No acumulado do primeiro semestre, o saldo ficou positivo em US\$ 8,695 bilhões.



Já o investimento líquido em fundos de investimentos no Brasil ficou negativo em US\$ 4,69 milhões em junho. No mesmo mês do ano passado, ele havia sido positivo em US\$ 239 milhões. No primeiro semestre, os fundos registram saídas líquidas de US\$ 284 milhões.

O saldo de investimento estrangeiro em títulos de renda fixa negociados no País ficou positivo em US\$ 2,560 bilhões em junho. No mesmo mês do ano passado, havia ficado positivo em US\$ 1,948 bilhão. No acumulado do primeiro semestre, o saldo em renda fixa ficou positivo em US\$ 12,095 bilhões.

### Revisões

O Banco Central promoveu sua revisão ordinária anual das Estatísticas do Setor Externo. Com a revisão, o déficit em transações correntes para o ano de 2020 subiu de US\$ 24,1 bilhões (1,7% do Produto Interno Bruto) para US\$ 25,9 bilhões (1,8% do PIB). Já o Investimento Direto no País (IDP) passou de US\$ 34,2 bilhões para US\$ 44,7 bilhões.

As revisões também acarretaram mudanças nos números de 2021. Para o período acumulado de janeiro a maio deste ano, o déficit em transações correntes passou de US\$ 6,2 bilhões para US\$ 9,8 bilhões. No caso do IDP, o acumulado no período foi de US\$ 22,5 bilhões para US\$ 25,5 bilhões.

As revisões agora promovidas, conforme o BC, levaram em conta dados da pesquisa de Capitais Brasileiros no Exterior (CBE) de 2020 e do primeiro trimestre de 2021; do Registro Declaratório Eletrônico – IDP e da Declaração Econômico-Financeira (DEF) dos quatro trimestres de 2020 e do primeiro trimestre de 2021; e do Registro Declaratório Eletrônico – Registro de Operações Financeiras (RDE-ROF) de 2020 e do período de janeiro a maio de 2021.

O BC promove revisões nas Estatísticas do Setor Externo nos meses de julho e novembro de cada ano. Um descritivo sobre as revisões pode ser consultado em (<https://www.bcb.gov.br/estatisticas/estatisticassetorexterno>).

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**

**Data: 27/07/2021**

## PETROBRAS MANTÉM FOCO EM VENDA DE ATIVOS E DESALAVANCAGEM, DIZ CEO A ANALISTAS

*(Por Marta Nogueira)*

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Petrobras permanece focada em venda de ativos e desalavancagem, em busca de cumprir cronograma acertado com o Cade, disse nesta segunda-feira o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, a analistas de mercado, conforme relatório do Goldman Sachs.

Durante a reunião, segundo o banco, Luna reiterou seu compromisso de reduzir a dívida bruta para abaixo de 60 bilhões de dólares, sem mencionar prazos, o que desencadearia o pagamento de dividendos significativamente acima dos períodos recentes.

Em maio, executivos da empresa haviam mantido meta de reduzir a dívida bruta da companhia para 67 bilhões de dólares em 2021 e 60 bilhões de dólares em 2022.

Durante a reunião, Luna disse aos analistas que cada refinaria à venda estava em uma fase diferente do processo para o desinvestimento, segundo o Goldman.

“Do ponto de vista de estimativa de valoração, a empresa apontou uma divergência entre a empresa e os participantes do mercado em alguns casos, já que a Petrobras vê as refinarias à venda de forma integrada com o restante de suas operações, enquanto um potencial comprador vê a refinaria como um ativo autossuficiente”, disse o relatório do banco, sem dar detalhes.

Luna também reafirmou que os preços dos combustíveis vendidos pela companhia permanecem seguindo valores internacionais e que a empresa está evitando passar volatilidade de curto prazo ao mercado interno, segundo o Goldman.

A companhia também está trabalhando no novo plano de negócios estratégico para o período 2022-2026. Segundo Luna, não são esperadas mudanças significativas no caminho que a empresa tomou nos últimos anos, considerando processo de desalavancagem, gestão de portfólio, vendas de ativos, dentre outros, disse o banco.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/07/2021

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

**“AS EMPRESAS NO BRASIL GASTAM UMA QUANTIDADE DE TEMPO ENORME PARA SIMPLEMENTE PAGAR OS IMPOSTOS. ISSO TEM QUE MUDAR”, DIZ O ECONOMISTA-CHEFE DO BTG PACTUAL, MANSUETO ALMEIDA**

Por Maria Nogueira



*Ajuste fiscal, entraves do sistema tributário, necessidade de reformas amplas e as diferenças de trabalhar no setor público e no privado foram os temas abordados por Mansueto no podcast RadioCash; confira os destaques. Foto: Albino Oliveira.*

Após o turbulento período econômico ocasionado pela pandemia de COVID-19, a situação fiscal brasileira pode estar diante de uma melhora. É o que afirma Mansueto Almeida, economista-chefe do BTG Pactual e ex-secretário do Tesouro

Nacional, no podcast RadioCash.

Na projeção de Mansueto, a relação dívida/PIB deve fechar o ano em 82%, contra os 110% que foram estimados pelos economistas mais pessimistas. Mas apesar do cenário mais favorável, ainda não se pode dizer que o ajuste fiscal brasileiro está feito. “Para falar que o ajuste fiscal se completou de fato, a gente tem que enxergar o ponto em que o Governo Federal vai economizar o suficiente para colocar a dívida bruta e líquida numa clara trajetória de queda pros próximos anos”, diz.

O episódio completo pode ser ouvido dando play abaixo. Os destaques do RadioCash com Mansueto Almeida, você confere nos próximos parágrafos.

### O investidor estrangeiro ainda tem medo de apostar no Brasil

Apesar da projeção otimista, Mansueto afirma a Felipe Miranda e Jojo Wachsmann que o Brasil está numa trajetória melhor somente se comparado com o cenário de 4 meses atrás. Ainda vigora a baixa atratividade de capital e investimentos. “Hoje, quando você conversa com um estrangeiro, ele tem muito medo de investir no Brasil dado ainda um movimento de incerteza”, diz Mansueto.

Os investidores de grande porte costumam olhar o país em um horizonte de médio e longo prazo, por isso, a melhora recente da situação fiscal brasileira não pode ser tida como uma vitória certa. Isto porque o Brasil ainda tem um nível de dívida muito alto, principalmente em comparação com outros países emergentes, que mantêm a dívida em 60% do PIB.

**“É normal um país ter dívida, o que não é normal é um país de renda média como o Brasil ter uma dívida tão alta e ainda numa trajetória de crescimento” – Mansueto Almeida, em entrevista ao podcast RadioCash.**

Sendo assim, o ajuste fiscal ainda se faz necessário para colocar a trajetória da dívida em queda. Para Mansueto, “a gente só vai consolidar um crescimento maior, se a gente der confiança pro investidor que o país vai caminhar na direção correta, que não vai ter um desequilíbrio fiscal grande no futuro, que não vai ter rompimentos de contratos, tudo isso.”

### **Alta tributação e complexidade do sistema tributário atrapalham o crescimento das empresas brasileiras**

Para Mansueto Almeida, a carga tributária brasileira é muito alta, considerando que o país tem uma renda média. Outros países da América Latina mantêm a arrecadação via impostos em 23% do PIB, enquanto o Brasil arrecada 33% do PIB. Além disso, o sistema de tributação é muito complexo.

***“As empresas no Brasil gastam uma quantidade de tempo enorme para simplesmente pagar os impostos. Isso tem que mudar, porque isso é um ônus e tira competitividade da economia brasileira”, afirma o economista.***

Um dos desafios do Brasil é, portanto, simplificar o sistema tributário, algo que pode ser feito sem afetar as contas públicas e ainda aumentar a competitividade das empresas brasileiras.

O ex-Secretário Nacional do Tesouro também falou sobre a segunda versão da reforma tributária, que foi apresentada no final de junho: “O que me preocupa na segunda versão é o risco de perder arrecadação”.

Mansueto torce para que as mudanças acabem sendo “neutras”, ou seja, não diminuam nem aumentem a arrecadação. “A gente não tem, infelizmente, espaço para abrir mão da arrecadação no momento. Mas também a gente não deve aumentar a arrecadação, porque a carga tributária do Brasil é muito alta”, resume.

O economista comentou que o Brasil está recuperando os índices de arrecadação esse ano, mas prevê que os números ainda ficarão abaixo daqueles da pré-pandemia.

Ainda sobre a reforma tributária, o economista diz que serão necessárias outras propostas, que terão que ser amplamente discutidas nos próximos governos. Entre os pontos de atenção, ele menciona os impostos indiretos (como ICMS e ISS) e os regimes especiais de tributação.

***O papo completo de Mansueto Almeida com Felipe Miranda e Jojo Wachsmann pode ser ouvido aqui ou procurando por RadioCash na sua plataforma de podcasts preferida:***

### **O Brasil precisa de uma agenda ampla de reformas**

“O desafio do país não é só fazer uma reforma e acabou. A gente nunca vai conseguir fazer todas as reformas que o país precisa no período de dois, três, quatro anos. O que importa pro ambiente de investimento é um ciclo contínuo, mesmo que gradual de reformas”, opina Mansueto Almeida.

Para o economista-chefe do BTG, o Brasil ainda precisa realizar uma série de reformas, que incluem facilitar as importações e exportações e aumentar a integração com o resto do mundo para que as empresas brasileiras possam ser cada vez mais produtivas e competitivas.

Além disso, ele também ressalta a importância na melhoria da educação e na redução de desigualdades. O problema, segundo Mansueto, não é a falta de dinheiro para tais objetivos, mas sim a forma como tal dinheiro está sendo usado.

***“Apesar do Governo tributar tanto e gastar tanto, a redução de desigualdade é muito pequena, é menos da metade do que acontece num país como a Inglaterra que tem uma carga tributária semelhante ao Brasil. O desafio do Brasil para reduzir desigualdade não é***

**“aumentar gastos, é melhorar a composição do gasto, torná-lo mais efetivo”, afirma o economista-chefe do BTG.**

No episódio do RadioCash, Mansueto Almeida também falou sobre as diferenças entre trabalhar no setor público e no setor privado, afirmando que os dois lados ainda têm muito o que aprender um com o outro.

Fonte: MoneyTimes

Data: 27/07/2021

## CHINA MIRA MAIS TARIFAS DE EXPORTAÇÃO PARA ESFRIAR SETOR DE AÇO

Por Bloomberg



*A maior indústria siderúrgica do mundo já eliminou descontos em impostos de exportação e elevou tarifas para alguns produtos a partir do início de maio para garantir a oferta doméstica (Imagem: Pixabay/JAHuddleston)*

A China estuda impor mais tarifas sobre as exportações de aço para atingir o duplo objetivo de reduzir a produção doméstica e controlar a alta dos preços que reforça a preocupação com a inflação.

As possíveis tarifas em discussão variam de 10% a 25%, e os produtos incluem bobina a quente, segundo duas pessoas a par do assunto, que pediram anonimato.

As autoridades buscam implementar as tarifas no terceiro trimestre, embora estas ainda estejam sujeitas à aprovação final, disse uma das pessoas.

A maior indústria siderúrgica do mundo já eliminou descontos em impostos de exportação e elevou tarifas para alguns produtos a partir do início de maio para garantir a oferta doméstica.

As novas tarifas terão como alvo alguns produtos não cobertos pela rodada anterior, de acordo com uma das fontes.

A agência alfandegária da China não respondeu de imediato a um fax com pedido de comentário sobre os planos.

“A mensagem que isso envia ao mercado é que existe risco moral entre produtores de aço plano chineses, que podem se sentir tentados a ignorar as ordens do governo devido às margens extremamente amplas”, disse Atila Widnell, diretor-gerente da Navigate Commodities.

Exportadores de aço laminado plano da China poderiam absorver uma tarifa de até 20%, embora produtores menores e com custo marginal mais alto seriam afetados, disse.

A China, maior exportador mundial de aço, conduz uma reforma industrial para reduzir a produção em 2021 e as emissões de carbono de uma de suas indústrias mais poluentes. O foco na oferta doméstica vem na esteira do aumento da demanda, que elevou os preços para um recorde no início do ano, e pode apertar mercados globais marcados pelos ganhos do aço à medida que economias se recuperam da pandemia.

Fora da China, os mercados mostram o maior rali do aço em uma geração. Os preços na Europa e na América do Norte batem recordes enquanto governos gastam com estímulos e infraestrutura.

Usinas se esforçam para aumentar a oferta depois da paralisação durante a pandemia, e produtores ocidentais não estão interessados em expandir capacidade depois de enfrentar anos de preços baixos e fechamentos.

Na China, autoridades implementaram uma série de restrições à produção como parte da meta de zerar as emissões líquidas.

Mas o resultado foi um aumento do volume produzido no primeiro semestre – a caminho de superar o recorde do ano passado – devido ao receio da escalada das restrições e escassez. Isso elevou os preços do aço, incentivando usinas a continuarem produzindo grandes volumes, e coincidiu com a forte demanda dos setores de manufatura e construção.

“Se as medidas forem implementadas, isso inevitavelmente enfraquecerá o entusiasmo pelas exportações”, disse Ban Peng, analista da Maiké Futures. “Mas pode não ser adequado para cobrir o potencial déficit criado pelos cortes esperados na produção de aço bruto na China no segundo semestre. Os preços domésticos continuarão fortes no resto do ano.”

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 27/07/2021*

### MINÉRIO DE FERRO CAI QUASE 3% EM DALIAN COM RESTRIÇÕES REGULATÓRIAS DA CHINA

*Por Reuters*



*O carvão metalúrgico subiu 0,1%, a 2.135 yuanes/tonelada, depois de bater uma máxima contratual de 2.190,50 yuanes (Imagem: Pixabay/stafichukanatoly)*

Os contratos futuros do coque em Dalian avançaram pela terceira sessão consecutiva e atingiram uma máxima de 11 semanas nesta terça-feira, enquanto o carvão coque escalou uma nova máxima contratual, apoiado por preocupações com a oferta da matéria-prima siderúrgica na China, maior

produtora de aço do mundo.

O contrato mais negociado do coque na bolsa de commodities de Dalian, para setembro, fechou em alta de 1,2%, a 2.863 yuanes (441,55 dólares) por tonelada, após tocar a marca de 2.910 yuanes, maior patamar desde 12 de maio.

O carvão metalúrgico subiu 0,1%, a 2.135 yuanes/tonelada, depois de bater uma máxima contratual de 2.190,50 yuanes.

A oferta doméstica de coque –que é utilizado como agente redutor no derretimento do minério de ferro nos altos-fornos– ficou mais restrita, já que os produtores também foram afetados por regulamentações mais rígidas sobre emissões de carbono.

“Tanto oferta quanto demanda diminuiram... mas o balanço apertado ainda prossegue”, disseram analistas da Sinosteel Futures em nota, acrescentando que o aumento no preço do carvão coque também forneceu suporte às cotações do coque.

O minério de ferro negociado em Dalian cedeu 2,8%, enquanto os futuros da commodity em Cingapura recuavam cerca de 1%.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 27/07/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### SEM TRANSPORTADORAS, GREVE DOS CAMINHONEIROS REGISTRA BAIXA ADESÃO

*Por epbr - 27 de julho de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás,*

**Contato da redação**  
[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)

#### em jogo

Grupos que organizam a manifestação dos caminhoneiros autônomos ainda tentam mobilizar colegas a protestar nas estradas, mas o primeiro dia da tentativa de repetir o movimento de 2018 terminou com baixa adesão da categoria.

— Mirando os preços do diesel — e a política de reajuste da Petrobras —, caminhoneiros pararam em 15 estados, segundo organizadores do movimento.

— Entretanto, as mobilizações são de pouca expressão; não houve registro de paralisações longas do tráfego nas estradas (Folha). Outra diferença em relação a 2018 é que não há adesão das transportadoras (Valor).

Lá fora, os preços do petróleo são negociados perto da estabilidade. O Brent e o WTI variam pouco, após a recuperação do baque da semana passada.

— O barril do WTI para setembro fechou em baixa de 0,22% nos EUA, a US\$ 71,91; o Brent valorizou 0,54%, para US\$ 74,50 o barril.

— Analistas não veem novidade: OPEP+ deu a direção do aumento da oferta, e o mercado olha agora para as restrições na demanda.

— O impacto das variantes da Covid-19 segue no radar dos agentes, bem como a demanda da China, cuja atividade econômica desacelera, com efeitos no consumo de óleo. Estadão

Silva e Luna defende continuidade em primeira reunião com analistas de mercado. O discurso da nova gestão da Petrobras é que a paridade de preços será respeitada, mas de forma estrutural, sem repassar toda a volatilidade para o mercado interno.

— O presidente da Petrobras, segundo o Valor, reforçou a necessidade de manter o programa de venda de ativos e de reduzir a alavancagem da companhia.

— O mercado pode esperar um maior detalhamento das estratégias de transição energética da Petrobras. A companhia optou por vender ativos de geração de energia renovável e focar na produção e processamento de petróleo e gás natural, o que deve continuar...

— ...Mas possui iniciativas de redução da pegada de carbono e planeja investir no futuro em biorrefino, por exemplo.

A Petrobras marcou a nova eleição de seu Conselho de Administração para 27 de agosto. A votação é necessária após a renúncia de Marcelo Gasparino, representante dos minoritários que entregou o cargo em protesto. Ele é um dos candidatos.

— A empresa pode aumentar o número de vagas no conselho, de onze para treze, e acomodar mais representantes dos minoritários (Valor).

A Enauta alcançou na segunda (26/7) a marca de 18 milhões de barris produzidos no campo de Atlanta, pós-sal da Bacia de Santos, que começou a produzir em 2018. O volume corresponde a menos de 2% da reserva do campo, ressaltou a empresa, em nota.

— Próxima fase do desenvolvimento do ativo será a instalação do FPSO definitivo, com capacidade para processar 50 mil barris por dia e elevar o número de poços conectados de três para seis a oito.

Novos reservatórios. O diretor-geral do ONS, Luiz Carlos Ciocchi, defende que é preciso repensar a decisão de praticamente abandonar a construção de hidrelétricas com reservatórios na expansão da matriz energética.

— “Colou-se uma tarja preta, um carimbo, que reservatório é uma coisa horrível para o meio ambiente, e acho que não é (...) com controle, engenharia e bons métodos de mitigação, acho que a gente tem que pensar nisso”, diz Ciocchi.

— Durante evento online, ele reforçou a necessidade de flexibilizar os limites de confiabilidade do sistema de transmissão para permitir maior intercâmbio de energia durante o período de crise hídrica (MegaWhat).

— Medida faz parte do recente relatório do ONS, que apontou a permanência de risco de déficit de potência da ordem de 2 GW em um dos cenários para o segundo semestre.

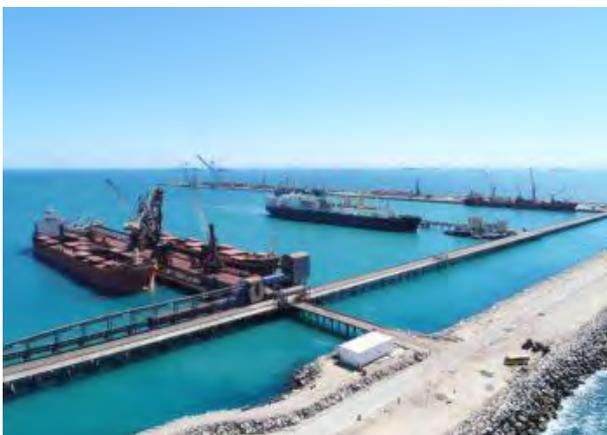
A francesa Engie e a portuguesa EDP planejam investir na produção de hidrogênio verde (H2V) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Nos próximos dias, as companhias devem assinar um memorando de entendimento com o governo do Ceará para fazer parte do hub de hidrogênio de Pecém.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 27/07/2021**

## ENGIE E EDP PLANEJAM PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ

Companhias devem assinar um memorando de entendimento com o governo do Ceará para fazer parte de hub de hidrogênio

**Por Gabriel Chiappini - 26 de julho de 2021 - Em Transição energética**



A francesa Engie e a portuguesa EDP planejam investir na produção de hidrogênio verde (H2V) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Nos próximos dias, as companhias devem assinar um memorando de entendimento com o governo do Ceará para fazer parte do hub de hidrogênio do CIPP, que já conta com quatro memorandos assinados até agora: Enegix, White Martins, Qair e Fortescue.

O projeto de H2V da Engie e EDP deve ser tocado pela Ocean Winds (OW Offshore), uma joint venture 50-50% das duas companhias, com sede na Espanha.

Atualmente, a OW Offshore está licenciando cinco parques eólicos offshore no Brasil, com 15 GW de capacidade — a maioria de grande porte. Projetos no Rio Grande do Sul (700 MW e 6,5 GW); Rio de Janeiro (5 GW); Rio Grande do Norte (2 GW); e Piauí (999 MW).

A combinação dos portos com os novos parques eólicos offshore atrai investidores interessados no hidrogênio verde.

A expectativa é que a nova fonte de energia renovável seja capaz de suprir uma parte relevante da enorme demanda de eletricidade necessária na eletrólise para sintetização do H2V.

Em epbr: Portos com eólicas offshore são modelos preferidos para hidrogênio verde no Brasil

EDP e Engie já operam no Ceará. A EDP com a termelétrica a carvão UTE Pecém – I, localizada no CIPP, e a Engie com o Conjunto Eólico Trairi.

O parque eólico onshore da francesa possui um total de 212,6 MW de capacidade instalada e 102,3 MW de garantia física para comercialização.

Na semana passada, representantes da Engie se reuniram com o Ministério de Minas e Energia e a Empresa de Pesquisa Energética para discutir hidrogênio.

A companhia espera desenvolver 4 GW de capacidade de H2V no mundo até 2030.

### **Hidrogênio para substituir carvão em térmicas**

No caso da EDP, o hidrogênio verde é considerado essencial para viabilizar a continuidade das operações da companhia no Ceará.

Como meta do seu programa de descarbonização, em janeiro a companhia desativou sua termelétrica em Sines, Portugal, também abastecida a carvão.

A EDP fazia parte de um consórcio ao lado da Galp, REN, Martifer, Vestas e Engie, que pretendia criar um hub de H2V na região onde está a usina e com isso convertê-la para a utilização de hidrogênio verde como combustível, já até o fim de 2022. Porém, em maio deste ano, EDP e Galp abandonaram o projeto.

### **Eólicas offshore no Pecém**

A francesa Qair prevê uma planta de geração eólica offshore com capacidade instalada de 1.216 GW, na plataforma de Acaraú-Ceará e uma planta de eletrólise com capacidade de 2.240 MW, para produção de aproximadamente 296 mil toneladas hidrogênio verde por ano.

O investimento total previsto é de US\$ 6,95 bilhões, com geração de dois mil empregos durante a construção das plantas e 600 empregos diretos na operação dos projetos.

A expectativa da empresa, com sede no Ceará, é produzir, armazenar, transportar e comercializar o combustível renovável já a partir de 2023.

A fabricante chinesa Mingyang também pretende instalar uma torre eólica piloto com 15 MW de potência – voltada para o offshore – próximo de Pecém.

Previsto para 2022, o projeto contará com uma turbina de alta capacidade nos padrões atuais, mercado em disputa pelos fornecedores globais.

A empresa avalia a instalação de uma fábrica no porto para atender ao mercado eólico brasileiro, tanto em terra quanto para os futuros parques marítimos.

Representantes da Mingyang, Saipem e BI Participações e Investimentos se reuniram com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Trabalho (Sedet) do Ceará na semana passada. A BI desenvolve campos offshore no Nordeste.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 27/07/2021**

### GREEN SHIPPING: O FUTURO DA NAVEGAÇÃO, POR BRUNO ALAMINO

Indústria naval estuda inovações que colocarão a navegação, inevitavelmente, em um patamar mais sustentável

*Por epbr - 26 de julho de 2021 - Em Estratégia ESG, Opinião*

Com a constante pressão por cada vez mais eficiência, novas legislações e compromisso ambiental, a indústria naval vem estudando inovações que colocarão a navegação, inevitavelmente, em um patamar mais sustentável.

O caminho é longo, mas já podemos destacar algumas delas em estudo ou em aplicação na prática.

Especialistas afirmam que a grande revolução será a propulsão de navios por GNL (gás natural liquefeito). Embarcações que utilizam este combustível, um dos mais limpos que existe, já são uma realidade e sua aplicabilidade vem aumentando ano após ano.

O uso do GNL proporciona não somente uma redução de custos ao armador, principalmente relativos à manutenção, mas principalmente o ganho ambiental. Em comparação com os motores tradicionais, representa uma redução de 99% na emissão de dióxido de enxofre, 85% de dióxido de nitrogênio e 20% de dióxido de carbono.

Esses avanços podem permitir que a meta da Organização Marítima Internacional (IMO) de redução de 40% na emissão de gases causadores de efeito estufa até 2050 seja atingida.

Podemos destacar também os grandes avanços nos estudos da aplicabilidade de energia solar e dos ventos.

Sim, poderemos ter novamente os ventos, agora como fonte auxiliar de propulsão, com a instalação de velas de rotores, que usam do “Princípio Magnus” para gerar energia limpa e renovável, trazendo mais sustentabilidade ao setor em um futuro próximo, já que hoje, temos armadores instalando esse tipo de sistema.

Grandes avanços em redução de consumo de combustível são atingidos graças a sistemas de recuperação de calor mais eficientes, tipos de pintura, e até profundas mudanças no design dos cascos. Todas gerando menos emissões de gases de efeito estufa na atmosfera.

Uma das mais sustentáveis tecnologias em estudo é a de cargueiros sem tanques de lastro.

Os navios utilizam esse tipo de compartimento de água salgada, aumentando o seu peso para garantir a estabilidade, segurança operacional e a eficiência.

É sabido que, ao enchê-los em um local e esvaziá-los em outro, podem acarretar sérios impactos ambientais devido à inserção de microrganismos não-nativos, como por exemplo, surtos de cólera e a propagação do mexilhão-dourado, que causa sérios problemas de incrustação em embarcações, tubulações e até hidrelétricas.

Os regulamentos para descarte de tais águas vêm se tornando cada vez mais restritivos e, num horizonte de mudanças, protótipos de embarcações que não utilizam o sistema estão em desenvolvimento.

A mudança consiste na substituição dos tanques de lastro por “tubos” longitudinais estruturais, com admissão na proa e descarga na popa, que criam um fluxo constante de água salgada local e promovem a pressão necessária para gerar a estabilidade necessária, conforme carga embarcada.

A eventual implementação de tal tecnologia na construção naval poderá trazer impactos positivos para o meio ambiente e para o custo operacional da embarcação, uma vez que não serão

necessárias uma série de medidas e equipamentos que hoje são utilizados para mitigar os riscos de despejo de microrganismos em outras áreas.

O que esperar da navegação daqui a 10, 20 ou 30 anos?

Embarcações movidas à energia solar, já que vemos um grande avanço nos estudos desta tecnologia e sua aplicabilidade em grande escala. Ou até o uso civil da energia nuclear como fonte de propulsão.

Seria leviano afirmar que essa ou aquela tecnologia será a dominante.

Porém, podemos sim vislumbrar uma navegação mais eficiente de um ponto de vista energético e muito mais sustentável, reduzindo custos e impactos ambientais.

Bruno Alamino é head de Marine da Austral Seguradora

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/07/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### NO PRIMEIRO SEMESTRE, INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO PAÍS FOI DE US\$ 25,7 BILHÕES

Banco Central espera uma aceleração até o final do ano para chegar a uma entrada de US\$ 60 bilhões em 2021

Por Gabriel Shinohara



*Primeiros seis meses deste ano registraram mais investimentos do que no mesmo período do ano passado Foto: Daniel Marengo | Agência O Globo*

BRASÍLIA — No primeiro semestre deste ano, o investimento direto no país (IDP) foi de US\$ 25,7 bilhões. O resultado foi divulgado pelo Banco Central (BC) nesta terça-feira. Esse dado mostra o quanto estrangeiros estão investindo no Brasil.

O número já supera o do mesmo período do ano passado, que fechou em US\$ 23,7 bilhões. No entanto, a expectativa do BC é que esses investimentos acelerem no segundo semestre e atinjam R\$ 60 bilhões até o fim do ano. Em 2020, o número total foi de US\$ 44,6 bilhões.

Para o mês de julho, o resultado veio bem abaixo das estimativas iniciais. Entraram apenas US\$ 174 milhões. No mês passado, o BC projetava a entrada de US\$ 2,5 bilhões.

O resultado baixo é consequência de uma retirada de US\$ 2,4 bilhões no mês em operações intercompanhia. Ou seja, filiais de empresas estrangeiras no Brasil enviaram dinheiro para suas matrizes no exterior ou empresas brasileiras enviaram recursos para suas filiais estrangeiras.

Essa retirada compensou a entrada de US\$ 2,5 bilhões no mês.

A economista-chefe da Veedha Investimentos, Camila Abdelmalack, disse que o resultado do IDP de junho acendeu um alerta porque pode indicar que as empresas não estão reinvestindo os recursos no país. A economista ressalta que é necessário esperar para verificar se esse comportamento continuará nos próximos meses.

— A saída das operações intercompanhias, de recursos de multinacionais, é um alerta de que não estão reinvestindo o recurso aqui, não estão aumentando suas operações e aí o investimento é de longo prazo, é o que dá sustentação para o crescimento econômico sustentável — destacou.

Álvaro Frasson, economista do BTG Pactual digital, ressalta que é necessário olhar o resultado baixo de junho com mais cuidado. A entrada de US\$ 2,5 bilhões foi em participação de capital, o que aponta para uma atratividade positiva de investimentos.

— Por mais que o dado seja ruim, o qualitativo, quando olha a composição, essa entrada de US\$ 2,5 bilhões no capital na minha avaliação é algo que sim, não digo comemorar, mas dá pra gente olha com mais atenção, mais carinho para esse dado porque mostra um IDP robusto esse ano — ressaltou.

O chefe do Departamento de Estatística do BC, Fernando Rocha, afirmou que tudo indica que essa queda é um aspecto pontual. Ele explica que a decisão de filiais brasileiras de multinacionais remeterem recursos para o exterior é algo normal e depende de vários fatores.

— A decisão tem a ver com os balanços da matriz, necessidade de fechar os balanços, pode ser taxa de câmbio, pode ser momento mais favorável ou menos favorável e neste caso ao que tudo indica isso parece ser um aspecto pontual — disse.

Rocha ressalta que a alta na saída por operações intercompanhias é explicada porque o desembolso de novos empréstimos entre a matriz e a subsidiária diminuíram, enquanto o pagamento dos empréstimos já concedidos continuou no seu cronograma normal. Para o próximo mês, o BC espera entrada de US\$ 4,7 bilhões.

O IDP engloba investimentos duradouros no país, como a expansão da capacidade produtiva de uma fábrica ou investimentos em uma nova filial de uma empresa estrangeira. Por isso, depende que os investidores tenham segurança no momento de tomar as decisões.

### **Mercado financeiro**

No mercado, o registro foi de entrada de US\$ 5,1 bilhões no mês, sendo US\$ 2,6 bilhões em ações e fundos de investimento e US\$ 2,5 em títulos de dívida.

Nos primeiros seis meses de 2021, entraram US\$ 21,6 bilhões no mercado financeiro, sendo mais da metade em títulos de dívida, US\$ 12,1 bilhões, e o restante em ações e fundos de investimento, US\$ 9,5 bilhões.

### **Viagens internacionais**

O gasto de brasileiros no exterior registrou o maior número desde o início da pandemia, em março do ano passado. Foram US\$ 448 milhões em junho, ainda muito abaixo da média mensal de US\$ 1,5 bilhão anterior à crise, mas aponta para uma recuperação, de acordo com o chefe do Departamento de Estatísticas.

— É muito difícil fazer projeções para variáveis econômicas que dependam do comportamento da pandemia, mas o que podemos ver é que mês a mês parece estar tendo maior volume de gastos de brasileiros com viagens ao exterior e parece que isso tem sido uma tendência — disse Rocha.

O gasto de estrangeiros no Brasil também tem aumentado, mas em um ritmo menor. Historicamente, os brasileiros gastam mais no exterior do que estrangeiros no Brasil.

— Com avanço da vacinação tudo indica que a gente pode ter um déficit em conta corrente um pouquinho maior no segundo semestre se as operações de turismo voltarem — disse a economista Camila Abdelmalack.

As despesas com viagens fazem parte da conta de balanço de pagamentos, que envolve a balança comercial, serviços e renda, como juros. No primeiro semestre, o BC registrou um déficit de US\$ 6,9 bilhões, menor do que o registrado no mesmo período de 2020, quando o déficit foi de US\$ 13,3 bilhões.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 27/07/2021*

## TRIBUNAL LONDRINO REABRE PROCESSO DE US\$6,9 BI CONTRA BHP POR DESASTRE DE MARIANA

Barragem do Fundão rompeu em 2015, matando 19 pessoas e destruindo vilas. Enxurrada de rejeitos invadiu o rio Doce e atingiu o Oceano Atlântico

*Reuters*



*Área devastada em Bento Rodrigues (MG) pela lama de rejeitos da barragem do Fundão Foto: Ana Branco / Agência O Globo*

LONDRES — O Tribunal de Recursos de Londres concordou nesta terça-feira em reabrir um processo de US\$ 6,9 bilhões contra a gigante da mineração anglo-australiana BHP pelo rompimento da barragem na cidade mineira de Mariana, em 2015, que desencadeou o pior desastre ambiental do Brasil.

Um grupo formado por 200 mil reclamantes brasileiros vinha pressionado para ressuscitar o processo de 5 bilhões de libras (US \$ 6,9 bilhões) movido na Inglaterra contra a BHP desde que um tribunal de primeira instância suspendeu o processo em novembro passado, alegando abuso processual, e um juiz do Tribunal de Recurso manteve a decisão em março passado.

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

"Embora entendamos totalmente as considerações que levaram o juiz à sua conclusão de que a ação deveria ser rejeitada, acreditamos que o recurso tem uma perspectiva real de sucesso", disseram três juízes do Tribunal de Recursos na decisão desta terça-feira.

O rompimento da barragem do Fundão, de propriedade da Samarco, joint venture da brasileira Vale com o grupo anglo-australiano BHP, matou 19 pessoas e destruiu vilas quando uma enxurrada de mais de 40 milhões de metros cúbicos de rejeitos de mineração invadiu o rio Doce e atingiu o Oceano Atlântico, a mais de 650 km de distância do local do desastre.

Centenas de milhares de pessoas sofreram perdas.

A ação coletiva — uma das maiores da história legal inglesa — foi movida pelo escritório de advocacia PGMBM em nome de brasileiros, empresas, igrejas, organizações, municípios e povos indígenas.

Tom Goodhead, sócio-gerente da PGMBM, disse que foi uma "decisão monumental" e que seus clientes sentiram que esta foi a primeira vez que os juízes reconheceram a importância do caso.

A BHP, maior mineradora do mundo em valor de mercado, classificou o caso como inútil e uma perda de tempo, alegando que a ação duplica processos no Brasil e o trabalho da Fundação

Renova, entidade criada pela empresa e seus parceiros brasileiros para administrar as compensações pelo desastre.

"A posição da BHP continua sendo de que o processo não pertence ao Reino Unido", disse a empresa em um comunicado. "As questões levantadas pelos demandantes já estão contempladas no trabalho da Fundação Renova, por decisões já existentes na Justiça brasileira ou são temas de processos em tramitação no Brasil".

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/07/2021*

## REFORMA TRIBUTÁRIA: SENADOR PREPARA TEXTO SOBRE UNIFICAÇÃO DE IMPOSTOS

Parecer de Roberto Rocha, elaborado com a equipe econômica, deve ser apresentado em agosto e é o próximo passo

*Por Fernanda Trisotto*



*Senador Roberto Rocha ( PSDB-MA) prepara texto sobre unificação de impostos Foto: Agência O Globo*

BRASÍLIA - O senador Roberto Rocha (PSDB-MA) trabalha em um novo parecer para a proposta de emenda à Constituição (PEC) 110, outra perna da reforma tributária, e deve apresentar o novo texto em agosto, após o recesso parlamentar. A informação foi antecipada pelo colunista do GLOBO Lauro Jardim.

Com a tramitação fatiada da reforma tributária, coube ao Senado a análise do projeto constitucional que unifica impostos e o do passaporte tributário, que prevê a renegociação de dívidas de empresas.

Na Câmara, ficaram os textos da alteração do Imposto de Renda e da criação da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), que unificará os tributos federais PIS e Cofins.

### Tributo sobre consumo

A construção desse novo texto no Senado está sendo feita em conjunto com a equipe econômica, que vem se reunindo com o parlamentar para afinar detalhes da proposta. Rocha mantém conversas com o presidente da Casa, senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG), para definir a data de apresentação do texto. Entenda o nó da tributação no Brasil

A fase constitucional da reforma tributária vai permitir que a CBS seja fundida com os impostos estaduais (ICMS) e municipais (ISS). Dessa forma, o país teria apenas um tipo de tributo incidente sobre consumo.

Rocha já relatava a PEC 110 no Senado e foi o presidente da Comissão Mista da Reforma Tributária, que reuniu senadores e deputados para a análise deste texto e da PEC 45. Esse colegiado foi criado a partir de um acordo político entre os antigos presidentes da Câmara e Senado, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e Davi Alcolumbre (DEM-PA).

Como não há previsão regimental para essa formação, havia dúvidas sobre o andamento da proposta.

O relatório da comissão foi apresentado pelo deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) no início de maio, e parte desse trabalho será incorporado ao novo parecer de Rocha.

Os parlamentares que participaram da comissão mista já haviam pactuado a extinção do PIS, Cofins, ICMS e ISS para a criação de um único tributo, o Imposto sobre bens e Serviços (IBS).

Além disso, sinalizaram a transformação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em um Imposto Seletivo, que incidiria sobre produtos específicos, como bebidas alcoólicas e cigarro.

O ministro Paulo Guedes vem citando essa perna da reforma nas últimas semanas como a etapa natural após a aprovação da CBS. A unificação de tributos federais é criticada por ser modesta, mas Guedes defende que é a mudança possível de ser feita no momento.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/07/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### MINISTÉRIO DA ECONOMIA VÊ VOLTA DE INVESTIMENTOS MAIS RÁPIDA DO QUE EM OUTRAS CRISES

Um ano após impacto mais agudo sobre a produção de bens de capital por causa da pandemia, dados do governo apontam que recuperação de empresas se consolida sem ajuda de crédito de bancos públicos; poupança também tem retomada

*Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Na retomada econômica atual após a recessão provocada pela pandemia da covid-19, a recuperação dos investimentos das empresas tem sido mais forte do que nas crises passadas, e a expectativa do governo é que o ritmo se mantenha nos próximos meses. Após um ano do pior impacto da pandemia sobre a produção de bens de capital, que inclui máquinas e equipamentos, os dados mostram que a recuperação do investimento tem se consolidado em vários setores e se espalhado em todas as regiões do País e já atingiu o mesmo percentual máximo de difusão observado antes da crise.

Essa é a radiografia do comportamento dos investimentos no País apresentada pelo Ministério da Economia em estudo que procurou responder à pergunta: o Brasil vai retornar à tendência de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) anterior à crise da covid-19 ou a recuperação vai se transformar num “voo de galinha”?

Elaborado pelos técnicos da Secretaria de Política Econômica (SPE), o relatório, ao qual o Estadão teve acesso e que será divulgado nesta terça-feira, 27, indica que a chamada Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) – o quanto as empresas aumentam de investimentos em máquinas e equipamentos, por exemplo – voltou para o nível pré-crise em quatro trimestres, enquanto na recessão da crise global financeira de 2008-2009, o investimento retornou para o patamar anterior em cinco trimestres.

O estudo chama a atenção para o fato de que a retomada do investimento acontece sem o empurrão dos bancos públicos, como BNDES e Caixa, e sim com financiamento pelo setor privado, inclusive via emissões de títulos das empresas, como debêntures.

“O crescimento está retomando o nível pré-crise, e o principal motor para a recuperação da recessão de 2020 tem sido o investimento”, diz o subsecretário de Política Macroeconômica, Fausto Araújo Vieira. Segundo ele, a tendência de continuidade de alta do investimento está ancorada na expectativa de investimento dos empresários manifestada em pesquisas de sondagens empresariais para os próximos seis meses. Os dados da construção reforçam essa expectativa.

“Esse movimento está relacionado aos efeitos das medidas estruturais e à queda da taxa de juros real”, avalia. O relatório lista cada uma das medidas principais, incluindo reformas estruturais e as

relacionadas ao mercado de capitais. “O juro menor dá espaço para o setor privado emprestar sem o governo estar no meio”, destaca.



**Dados do Ministério da Economia mostram que houve aumento da poupança, mesmo durante a crise. Foto: Washington da Costa/ME**

Com base no histórico de retrações e retomadas da economia brasileira desde a década de 80, o retorno para a tendência não foi a regra, mostra o relatório. Ou seja, o nível do PIB se afastou da tendência de comportamento de crescimento anterior. Essa distância chegou a 19% na crise de 2014/2016, 11% na crise de 1980-1983 e 4% e 8% em 2008-2009. “Mesmo após três anos de recuperação, a economia ainda estava 19% abaixo

do nível da tendência anterior do PIB”, explica o subsecretário. Até o primeiro trimestre deste ano, o PIB estava 2% abaixo da tendência linear anterior à crise da covid-19.

### **Poupança**

Os dados do Ministério da Economia mostram também que houve aumento da poupança, mesmo durante a crise, o que não acontecia nas recessões anteriores. Além disso, o aumento dos investimentos tem se espalhado em todas as regiões, com uma ampliação da produção de bens de capital em ritmo superior ao crescimento da produção industrial.

Enquanto a produção industrial acumulou 1,1% de alta nos últimos 12 meses até abril, a produção de bens de capital cresceu 5,1%. Em 2021, a produção de bens de capital acumula alta de 35,6% nos primeiros quatro meses ante o mesmo período do ano anterior, bem acima da taxa observada para a indústria geral de 10,5% no período.

A produção de máquinas e equipamentos (cerca de 38% dos bens de capital) já se recupera fortemente da crise de 2020, com alta de 22,2% para o total do Brasil no mesmo período. O estudo retirou dos dados os investimentos em plataformas petrolíferas para evitar distorções provocadas por importações que, na prática, não ocorreram devido à alteração no regime de tributação diferenciada. O resultado confirma que, no primeiro trimestre, o investimento excluindo as plataformas já está quase 12% acima do nível anterior à pandemia.

Para o economista Cláudio Frischtak, especialista em infraestrutura e sócio fundador da Inter B., o incremento é reflexo de um represamento dos investimentos porque houve muita incerteza em 2020 e a sustentação desse patamar depende muito da percepção do País. Segundo ele, há muitos elementos de incertezas ainda na economia, incluindo ruídos políticos. “O ano que vem temos o ciclo eleitoral, e ninguém sabe o que vai acontecer”, diz.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 27/07/2021**

### **FMI ELEVA PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL DE 3,7% PARA 5,3% ESTE ANO**

Segundo o Fundo Monetário Internacional, revisão foi motivada por resultados mais favoráveis da economia do País no primeiro trimestre e pela melhora do comércio internacional

**Por Ricardo Leopoldo, O Estado de S.Paulo**

O Fundo Monetário Internacional (FMI) elevou a projeção de crescimento do Brasil de 3,7% para 5,3% em 2021, mas reduziu a previsão para 2022, de 2,6% para 1,9% na revisão de julho do relatório Perspectiva Econômica Mundial. No documento, o FMI melhorou algumas estimativas de indicadores fiscais do País para este ano, influenciados pelo avanço do Produto Interno Bruto (PIB).

O déficit público nominal como proporção do PIB deve atingir 6,3%, abaixo dos 8,3% comunicados em abril, e a dívida pública bruta deve alcançar 91,8% na mesma base de comparação, marca inferior aos 98,4% divulgados anteriormente.

A revisão das projeções do Fundo trouxe somente novas estimativas sobre o PIB de países e alguns números relativos às suas contas públicas, sem tratar de outros indicadores, como projeções para inflação, déficit de transações correntes e taxa de desemprego.

O FMI destacou que, no caso do Brasil, a elevação da projeção de crescimento para este ano foi motivada em boa medida por resultados mais favoráveis do PIB no primeiro trimestre e por elevação dos termos de trocas do comércio internacional, que beneficia o País particularmente com a elevação das cotações de commodities - produtos básicos, como alimentos, minério de ferro e petróleo, que são pilares da pauta de exportação brasileira.



*O FMI manteve a projeção de crescimento de 6% na atividade econômica global este ano. Foto: Yuri Gripas/Reuters - 20/4/2018*

"A recuperação ocorreu antes do que o antecipado em 2021. O Brasil é um dos países que está se beneficiando pela alta de preços de commodities e da retomada de grandes parceiros comerciais como EUA e China", destacou a economista-chefe do FMI, Gita Gopinath, na apresentação do relatório. "Há também contratemplos, pois a pandemia não terminou no mundo. O Brasil passa por uma terceira onda de covid-19 que ainda não cessou."

O Fundo apontou que no Brasil, bem como em outros mercados emergentes, como Hungria, México e Rússia, os seus respectivos bancos centrais começaram a elevar as taxas básicas de juros para conter pressões de alta dos índices de preços ao consumidor.

O relatório ressaltou também que Brasil e Índia propuseram a adoção de medidas fiscais para mitigar as consequências econômicas de "ondas recorrentes de infecções" causadas pela transmissão do coronavírus.

### **Economia global**

Para o crescimento global, o FMI manteve a projeção de avanço de 6,0% em 2021 e elevou a previsão de expansão de 4,4% para 4,9% em 2022. As estimativas ocorrem em uma conjuntura global marcada por recuperação desigual do nível de atividade de países, um reflexo direto da vacinação contra o coronavírus, mais rápida nas nações avançadas, mas ainda lenta nos mercados emergentes em geral.

O FMI aumentou suas projeções para a expansão do comércio mundial em volumes de mercadorias e serviços, que subiram de 8,4% para 9,7% em 2021 e de 6,5% para 7,0% no próximo ano.

A economista-chefe da entidade apontou que o PIB mundial está em recuperação, "mas há grandes defasagens de progressos entre economias avançadas e emergentes, que está relacionada com diferenças no processo de vacinação" contra a covid-19 em termos globais.

"Cerca de 40% da população em economias avançadas estão totalmente vacinadas, enquanto esse número é de somente 11% em mercados emergentes", destacou. Segundo Gita Gopinath, "uma ação multilateral é essencial para combater a pandemia com vacinas e remédios", sobretudo porque há desigualdade no processo de imunização contra o coronavírus em nível internacional e "é preciso mudar."

Ela destacou que a “variante delta é uma preocupação importante e pode gerar risco para economia mundial.” A economista também apontou que a inflação deve continuar alta em países emergentes no próximo ano com pressões de alta de preços, como commodities, e depreciação cambial.

O Fundo incrementou as previsões do PIB dos EUA de 6,4% para 7,0% neste ano e de 3,5% para 4,9% em 2022, sobretudo com o bom desempenho da campanha nacional de imunização contra a covid-19 e também devido ao apoio das políticas fiscais adotadas pelo governo do presidente Joe Biden, que inclusive têm perspectivas favoráveis para a aprovação pelo Congresso em Washington de um substancial pacote de investimentos em infraestrutura.

A estimativa para o crescimento da China este ano passou de 8,4% para 8,1%, especialmente por causa da diminuição de estímulos do governo à demanda. A projeção de expansão do país asiático para 2022 foi ampliada de 5,6% para 5,7%.

Para a zona do euro, a instituição multilateral aumentou de forma gradual a previsão de alta do PIB de 4,4% para 4,6% neste ano, com uma retomada econômica com mais obstáculos, causada em boa medida pela vacinação menos ágil do que nos EUA, especialmente no primeiro trimestre, e com o expressivo número de casos de pessoas contaminadas pela variante delta da covid-19. O Fundo espera que a região terá uma expansão mais promissora do que o antes esperado para 2022, pois elevou a estimativa de 3,8% para 4,3%.

Em relação ao Japão, o FMI reduziu a expectativa de crescimento de 3,3% para 2,8% em 2021 por causa do “aperto das restrições na primeira metade deste ano com o aumento de casos” de coronavírus. Contudo, avalia que a imunização deve permitir uma recuperação mais forte do país em 2022, o que o levou subir a projeção de PIB de 2,5% para 3,0%.

### **O peso da vacinação**

O FMI alerta que a imunização global contra o novo vírus é essencial para a recuperação mundial e aponta que há riscos de redução do crescimento global em dois cenários alternativos.

Em um deles, o Fundo considera que novas variantes da covid-19 podem gerar ondas de infecções em mercados emergentes e economias em desenvolvimento na segunda metade de 2021, com o aumento limitado da vacinação nesses países, o que provocaria mais restrições sociais na segunda metade deste ano e no início de 2022.

Nesse contexto, a previsão para o crescimento global baixaria perto de 0,75 ponto porcentual em 2021 e mais de 1,5 ponto porcentual no próximo ano. Ocorreria um custo acumulado na produção mundial próxima a US\$ 4,5 trilhões até 2025, sendo que perto de US\$ 3,5 trilhões em mercados emergentes e países em desenvolvimento.

No segundo cenário, o FMI pondera que novas variantes infecciosas elevarão riscos de desaceleração não somente em países em desenvolvimento com baixa imunização, mas também em economias avançadas onde muitas pessoas que hesitam em tomar a vacina contra a covid-19 podem provocar diminuição do ritmo do combate à doença, com volta de restrições sociais. “Em países com cobertura elevada de vacinação, como Reino Unido e Canadá, o impacto poderia ser moderado, enquanto (nações) com defasagem de imunização, como Índia e Indonésia, poderiam sofrer mais entre as economia do G20.”

Com base nessas premissas, o Fundo estima que o crescimento global poderia ser menor em 0,8 ponto porcentual em 2021 e 2022, sendo que seria diminuído ao redor de 1 ponto porcentual em países emergentes em ambos os anos. O FMI estima que o custo ao PIB mundial seria pouco inferior a US\$ 4,5 trilhões até 2025, com aumento das perda de economias avançadas, que poderiam superar US\$ 2,5 trilhões em termos acumulados.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 27/07/2021**

### CONTAS EXTERNAS FECHAM NO AZUL EM US\$ 2,8 BI EM JUNHO, MAS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS DESABAM

O ingresso de investimentos estrangeiros destinados ao setor produtivo somou apenas US\$ 174 milhões, contra US\$ 5,165 bilhões no mesmo mês de 2020

*Por Fabrício de Castro e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O resultado das transações correntes ficou positivo em junho, em US\$ 2,791 bilhões, informou nesta terça-feira, 27, o Banco Central. Esse é o melhor desempenho para meses de junho desde o início da série histórica do BC, em 1995.

Por outro lado, ainda em meio às incertezas sobre o futuro do Brasil, os Investimentos Diretos no País (IDP) somaram apenas US\$ 174 milhões no mês passado, contra US\$ 5,165 bilhões de junho de 2020.



**Banco Central informou que os resultados das transações correntes ficaram positivos em junho. Foto: Dida Sampaio/Estadão**

Os dados refletem os efeitos da pandemia de covid-19, que desde março do ano passado têm reduzido o volume de importações de produtos. Ao mesmo tempo, o Brasil tem se aproveitado da maior demanda global por commodities - produtos básicos, como alimentos, minério de ferro e petróleo, que são pilares da pauta de exportação

do País.

A conta de transações correntes no balanço de pagamentos engloba todos os negócios do Brasil com o exterior, incluindo o saldo comercial de mercadorias e serviços, as remessas de lucros e dividendos e os juros pagos pelas empresas, além das transferências pessoais entre países.

O número de junho ficou abaixo da maioria das estimativas do Projeções Broadcast, que apostava em resultado positivo em US\$ 5,150 bilhões. O BC projetava para o mês passado superávit de US\$ 6,5 bilhões na conta corrente.

A balança comercial registrou saldo positivo de US\$ 7,288 bilhões em junho, enquanto a conta de serviços ficou negativa em US\$ 1,614 bilhão. A conta de renda primária também ficou deficitária, em US\$ 3,119 bilhões. No caso da conta financeira, o resultado ficou positivo em US\$ 2,430 bilhões.

No acumulado do primeiro semestre, o rombo nas contas externas soma US\$ 6,975 bilhões. A estimativa atual do BC é de superávit em conta corrente de US\$ 3 bilhões em 2021. O cálculo foi atualizado no último Relatório Trimestral de Inflação (RTI), publicado em junho.

Nos 12 meses até junho, o saldo das transações correntes está negativo em US\$ 19,637 bilhões, o que representa 1,27% do Produto Interno Bruto (PIB).

#### **Investimento estrangeiro**

O resultado do IDP também ficou abaixo das estimativas apuradas pelo Projeções Broadcast. A maioria dos analistas ouvidos esperava ingresso de US\$ 2,500 bilhões. Pelos cálculos do Banco Central, o IDP de junho indicaria entrada de US\$ 2,5 bilhões.

No acumulado do primeiro semestre, o ingresso de investimentos estrangeiros destinados ao setor produtivo somou US\$ 25,691 bilhões. A estimativa do BC para este ano é de IDP de US\$ 60 bilhões.

No acumulado dos 12 meses até junho, o saldo de investimento estrangeiro ficou em US\$ 46,629 bilhões, o que representa 3,02% do PIB.

O IDP representa os investimentos produtivos feitos por estrangeiros no País, tanto na construção de novas fábricas quanto na aquisição de participação em companhias em funcionamento.

### Conta de viagens

Ainda sob os efeitos da pandemia, a conta de viagens internacionais registrou déficit de apenas US\$ 221 milhões em junho, informou o BC. O valor reflete a diferença entre o que os brasileiros gastaram lá fora e o que os estrangeiros desembolsaram no Brasil no período. Em junho de 2020, o déficit nessa conta foi de US\$ 72 milhões.

Com o dólar mais elevado e a restrição de voos em vários países, os gastos líquidos dos brasileiros no exterior despencaram nos últimos meses. O desempenho da conta de viagens internacionais em junho foi determinado por despesas de brasileiros no exterior, que somaram US\$ 449 milhões. O gasto dos estrangeiros em viagem ao Brasil ficou em US\$ 228 milhões no mês passado.

No primeiro semestre, o saldo líquido da conta de viagens ficou negativo em US\$ 1,944 bilhão.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/07/2021*

## AVANÇO DOS INVESTIMENTOS NO BRASIL TEVE IMPULSO DO MERCADO DE CAPITAIS

No primeiro semestre deste ano, emissão de títulos privados chegou a R\$ 158 bilhões, mostra estudo do Ministério da Economia; valor é 90% do emitido em todo o 2020

*Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

O aumento do financiamento privado para novos investimentos não ocorreu somente pelo setor bancário, mas foi impulsionado também pela expansão do mercado de capitais. As emissões de títulos privados no primeiro semestre deste ano alcançaram R\$ 158 bilhões. Esse valor já representa quase 90% das emissões que ocorreram em 2020 e supera em mais de 50% o recorde de títulos emitidos em 2019, segundo o estudo do Ministério da Economia sobre o investimento no País na retomada econômica em curso após a crise da pandemia da covid-19.

A capitalização tem se dado pela abertura do capital das empresas com lançamento de ações na Bolsa de Valores e pelo financiamento privado por meio de debêntures (dívidas de empresas) e outros títulos, além de fundos especializados.

Para o subsecretário de Política Macroeconômica da Secretaria de Política Econômica (SPE), Fausto Araújo Vieira, o aumento expressivo das emissões no primeiro semestre de 2021, quando comparado ao mesmo período de 2020, demonstra a rápida recuperação da economia e o grande potencial de investimento futuro por meio dessas companhias.

Vieira ressalta que a redução dos juros possibilitou que parte relevante dos investimentos fosse direcionada para ofertas de empresas em 2020. O subsecretário aponta que esse cenário tem ocorrido com forte redução do crédito direcionado dos bancos públicos, como o BNDES. "Ao contrário do que muitos poderiam imaginar, a forte retração econômica em 2020 não atrapalhou o processo de maior participação do setor privado no financiamento", diz.

Para o economista-chefe da XP Investimentos, Caio Megale, o mercado de capitais mais vibrante do que no passado tem dado fôlego ao aumento dos investimentos. Segundo ele, nas crises anteriores, o juro era alto, o BNDES comandava o "show" e as empresas eram "viciadas" no financiamento do banco de desenvolvimento do governo. Megale diz que, agora, é possível sentir essa mudança no mercado brasileiro. "Estamos sentindo isso aqui na XP, o ritmo de IPOs, a demanda continua firme, isso dá fôlego, e é uma alternativa de financiamento.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/07/2021*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### RODOVIAS FEDERAIS OPERAM LIVRES E CAMINHONEIROS DIVERGEM SOBRE PROTESTOS

Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

As rodovias federais operavam sem obstrução ao fluxo de veículos na manhã desta segunda-feira, informou o Ministério da Infraestrutura. A operação dos terminais do porto de Santos (SP) também segue em ritmo normal.

Caminhoneiros iniciaram manifestações neste domingo em protesto contra os elevados preços do diesel e pelo cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário.

Segundo a pasta, aglomerações se formaram à margem de algumas rodovias nas primeiras horas do dia. Houve tentativa de retenção de rodovias em seis Estados, durante a madrugada e início desta manhã.

“Todas foram debeladas com a chegada de efetivos da PRF [Polícia Rodoviária Federal] ou de autoridades locais”, informa em nota o Ministério da Infraestrutura. “O volume de ocorrências é três vezes menor do que o registrado no mesmo período do dia 01/02/21, data da última tentativa de mobilização.”

No porto de Santos, foi registrada uma manifestação pacífica, de cerca de 20 pessoas, segundo a pasta. “O trânsito permanece liberado com acompanhamento de autoridades locais e a operação dos terminais segue normalmente”, informa o Ministério da Infraestrutura.

Embora não haja obstrução em rodovias federais, os protestos ocorrem com a paralisação dos motoristas, informou o diretor da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), Carlos Alberto Litti Dahmer.

“Na minha região, 80% dos autônomos estão parados”, informou. Os caminhões que circulam são majoritariamente vinculados a transportadoras. Ele acrescentou que será feita uma avaliação sobre a adesão ao movimento em todo o país para decidir o próximo passo.

São três as reivindicações centrais dos caminhoneiros: revisão da política de preços da Petrobras para o diesel, fiscalização do piso mínimo do frete e a volta da aposentadoria aos 25 anos de trabalho.

Embora o descontentamento seja geral, a estratégia da paralisação divide a categoria. “O preço do diesel não é problema só nosso”, disse o presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, o Chorão. “Não tem preço diferente de combustível e produtos para a esquerda e para a direita.”

O líder caminhoneiro disse que procurará outros segmentos da sociedade, igualmente afetados pela alta dos preços, para buscar um entendimento com o governo. “Isso que eu estou fazendo, era para o presidente fazer”, comentou.

Os preços elevados do diesel e a falta de soluções para o problema de renda dos caminhoneiros autônomos têm afetado o apoio que o presidente Jair Bolsonaro tinha da categoria, avalia Chorão.

O preço do diesel foi o principal gatilho da paralisação de 2018, que levou o país à beira de um colapso no abastecimento. A grande diferença do momento atual em relação àquela paralisação é a adesão das transportadoras, que não ocorre agora.

Naquele momento, diante de uma avaliação interna que seu governo poderia cair, o então presidente, Michel Temer, concordou em atender uma antiga reivindicação dos autônomos: o estabelecimento de preços mínimos para o frete rodoviário. Essa medida havia sido recusada por governos anteriores com o argumento que seria inconstitucional.

Três anos depois, os preços do diesel seguem um problema. Caminhoneiros se queixam do descumprimento do piso mínimo do frete e da falta de fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A tabela de piso mínimo, além disso, tem sua constitucionalidade em discussão no Supremo Tribunal Federal (STF), um caso que se arrasta desde 2018.

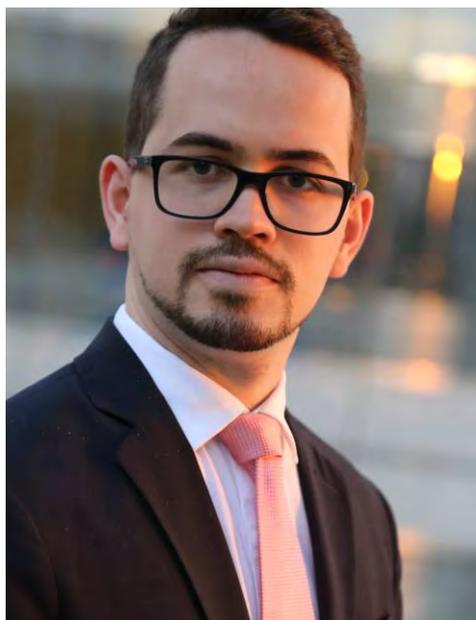
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/07/2021*

## JUSTIÇA PAULISTA VEDA TRIBUTAÇÃO DE DESPESAS ADUANEIRAS DO PASSADO

Precedente limita efeitos de decisão do STJ sobre capatazia em recurso repetitivo

*Por Beatriz Olivon — De Brasília*



*Luan Moreira: é inusitado um juiz de primeiro grau conceder a modulação — Foto: Divulgação*

Um precedente da Justiça paulista livrou uma empresa de comércio exterior da tributação de despesas com descarga, manuseio e conferência de mercadorias em portos e aeroportos, a chamada capatazia, em relação ao passado. Enquanto o Superior Tribunal de Justiça (STJ) não decide a partir de quando a cobrança é válida, companhias do setor vêm recorrendo às instâncias inferiores do Judiciário para tentar pagar só da data da decisão da Corte superior em diante.

Uma definição do STJ é importante para a União porque a decisão favorável à tributação afasta uma perda de R\$ 12 bilhões, somente se as empresas não tiverem direito a receber de volta o que pagaram nos últimos cinco anos.

O impacto da modulação dos efeitos poderá ser ainda maior para as empresas. Isso porque não reflete só sobre o cálculo do Imposto de Importação - tributo em discussão no STJ. O valor aduaneiro, que inclui as despesas com capatazia, serve como base também para o IPI, PIS e Cofins-Importação e até ICMS.

As turmas do STJ decidiam de modo contrário à tributação. Em março de 2020, porém, ao analisar recurso repetitivo, a 1ª Seção da Corte decidiu que a capatazia faz parte do valor aduaneiro (REsps 1799306, 1799308 e 1799309). Como o Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu em julho a inexistência de repercussão geral do tema, deixou a palavra final para o STJ. O pedido de modulação dos efeitos, contudo, ainda não foi julgado pelos ministros.

Agora, uma juíza da primeira instância paulista “modulou”, afastando a tributação sobre capatazia até a data da do julgamento do recurso repetitivo. Cabe recurso.

Depois do julgamento do recurso repetitivo, a Hetros Importação e Exportaçãopediu a exclusão das despesas com capatazia da base de cálculo do Imposto de Importação, ao menos para o período pretérito. Pediu o reconhecimento do seu direito à compensação dos valores pagos nos últimos

cinco anos, antes de ter proposto a ação. Argumentou que o entendimento do STJ mudou em 2020, o que trazia insegurança jurídica.

A juíza da 17ª Vara Cível Federal de São Paulo, Ana Lucia Petri Betto, concedeu o pedido. Considerou que o respeito à orientação jurisprudencial das Cortes superiores privilegia a segurança jurídica, permitindo a previsibilidade das decisões judiciais e menores custos de operação. “Até a data do aludido julgamento, a parte autora [Hetros Importação e Exportação] tinha a legítima expectativa de obter provimento favorável ao seu pleito”, diz.

Na decisão, a juíza lembra ainda que os tribunais superiores consideram a modulação necessária quando há mudança de jurisprudência. Por isso, manteve o direito da empresa de não tributar a capatazia até a data do julgamento em que houve a alteração do entendimento sobre o assunto (processo nº 5001670-98.2020.4.03.6100).

Também foi afastada a condenação em honorários no caso, segundo Luan Moreira, do escritório Arbach e Farhat Advogados. De acordo com ele, é uma boa sinalização, por um juiz de primeira instância, de que há prejuízo à pessoa jurídica com a mudança de posicionamento da Corte.

“É inusitado um juiz de primeiro grau conceder a modulação”, afirma Moreira. O advogado aponta que a decisão é um bom precedente para outros contribuintes na mesma situação. “Enquanto o STJ não julga [o pedido de modulação] a gente fica meio como na tese da retirada do ICMS da base do PIS e da Cofins”, afirma Moreira em referência à tese do século.

Naquele caso, o STF decidiu a favor dos contribuintes, mas até a definição da modulação, nos embargos julgados este ano, havia indefinição nos tribunais inferiores, inclusive com diferentes “modulações” sendo aplicadas.

O magistrado de primeira instância pode usar a modulação para proteger o contribuinte que tinha jurisprudência favorável, segundo Ligia Regini, sócia do BMA Advogados. “Esse é o indício da inovação do Código de Processo Civil de 2015. Não é comum, mas o código fala que juízes [de primeira instância] podem modular”, afirma a especialista.

A modulação tem relação com precedente de efeito vinculante de tribunal superior, para dar uniformidade, segundo a advogada. Por isso, acrescenta ela, em instâncias ordinárias do Judiciário a modulação é excepcional. Mas a lei processual permite.

Ao analisar o caso da Hetros Importação e Exportação, Ligia reforça que a sentença valoriza a jurisprudência antes firmada, mas sem desconsiderar que houve uma mudança de entendimento. “Ela tenta equilibrar a mutação da jurisprudência sem ofender a segurança jurídica do contribuinte”, afirma.

A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) vai recorrer. Por meio de nota, informou que a decisão está em evidente descompasso com o precedente do STJ. Também disse que, nos poucos casos em que essa argumentação foi apresentada, especialmente no Tribunal Regional Federal (TRF) da 3ª Região, com sede em São Paulo, o pedido foi negado.

“Por ocasião do julgamento da tese, foi confirmado, sem qualquer limitação, que os serviços de capatazia estão incluídos na composição do valor aduaneiro e integram a base de cálculo do Imposto de Importação”, afirma a PGFN na nota.

De acordo com Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), o tema preocupa em relação aos reflexos no sistema portuário como um todo. Por enquanto, não é possível estimar as consequências, segundo ele, mas Aquino destaca que a decisão do STJ, do jeito que ocorreu - com a surpresa da mudança de jurisprudência - demonstra a instabilidade e insegurança jurídica do país, “o que é extremamente prejudicial para o comércio exterior e atração de investimentos privados”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 27/07/2021**

## RUMO ABRE NOVO TRECHO DA NORTE-SUL EM GOIÁS

Grupo prevê entregar demais trechos da ferrovia até a primeira metade do próximo ano  
*Por Taís Hirata — De São Paulo*



***Projeto estadual para extensão ferroviária no MT foi feito com transparência e não deve ter problemas, diz Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo — Foto: Divulgação***

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, inaugura nesta terça-feira (27) o trecho considerado mais importante de sua operação na Ferrovia Norte-Sul. Em março deste ano, a empresa já havia iniciado a movimentação na primeira etapa da via, entre Estrela D'Oeste (SP) e São Simão (GO). Agora, a companhia coloca em funcionamento o novo terminal de Rio Verde (GO), que permitirá uma ampliação considerável do

volume de carga transportado.

“O novo terminal fica 200 km acima de São Simão. Então, a ferrovia chegará mais perto dos produtores do Sudoeste de Goiás e poderá captar carga do Leste do Mato Grosso”, diz Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo. A estrutura, que demandou R\$ 400 milhões de investimento, terá capacidade para 11 milhões de toneladas de grãos por ano.

***Terminal em Rio Verde tem capacidade para 11 milhões de toneladas de grãos por ano e amplia movimentação da via***

A Rumo assumiu o tramo central da Norte-Sul em julho de 2019, sob o compromisso de concluir a obra da ferrovia e, enfim, tirar do papel o corredor logístico concebido há décadas para ser a “espinha dorsal” do país.

O trecho operado pela empresa vai de Estrela D'Oeste (SP) até Porto Nacional (TO). A via tem conexões nas duas extremidades: ao sul, há ligação com a Malha Paulista, outra concessão da Rumo, que chega até o Porto de Santos. Ao norte, a conexão é com as ferrovias da VLI e Vale, que vão até o porto de Itaqui, em São Luís. Até agora, os investimentos da Rumo se concentraram principalmente no trecho Sul, para viabilizar o corredor de escoamento até Santos, todo ele operado pelo grupo.

Ainda falta concluir o restante da ferrovia. No início do ano, a previsão era finalizar ainda em 2021, mas hoje a perspectiva é concluir “no primeiro semestre de 2022”, afirma Palma. Resta concluir apenas um último pedaço, de aproximadamente 290 km, entre Rio Verde e Ouro Verde de Goiás (próximo a Anápolis). O trecho seguinte, que vai até o Tocantins, já estava construído e em operação antes mesmo da concessão da ferrovia à Rumo.

Quando houver a conclusão total das obras, a expectativa é atrair as cargas agrícolas também do Norte de Goiás e do Sul de Tocantins, que poderão ser escoadas pelo Porto de Santos. Além disso, a ideia é transportar contêineres entre o Maranhão e o Sudeste, segundo Palma.

No entanto, a avaliação é que o principal volume da Norte-Sul estará concentrado “de Rio Verde para baixo”. “A demanda já estabelecida está no Sul e Sudoeste de Goiás. Acreditamos que a chegada da infraestrutura logística vai estimular os produtores agrícolas [das demais regiões atendidas pela via], mas são processos de prazo mais longo”, diz ele.

O foco da ferrovia é o transporte de grãos, como soja, milho e farelo. Mas há potencial de outras cargas. Em Rio Verde, já está em construção um terminal de fertilizantes, em parceria com a Andali

(joint venture da cooperativa americana CHS e da BRFétil), onde haverá estrutura para transbordo e mistura dos adubos. A planta deverá ficar pronta no primeiro semestre de 2022.

Também deverá ser construída uma base para combustíveis, para receber gasolina e diesel da refinaria de Paulínia (Replan) e biocombustíveis dos produtores agrícolas da região. “Estamos em fase final de detalhamento do projeto e seleção do parceiro adequado”, afirma Palma. A operação deverá começar até o início de 2023, estima o executivo.

Apesar dos investimentos compartilhados com parceiros estratégicos, ele diz que serão terminais “bandeira branca”, que poderão atender outros grupos.

Além da Norte-Sul, a Rumo busca consolidar sua posição na rota de escoamento agrícola com outro projeto, anunciado na semana passada: a extensão da Malha Norte, no Mato Grosso. O objetivo é que a ferrovia, que hoje chega até Rondonópolis, alcance Lucas do Rio Verde, ampliando a captação de carga, que será escoada também via Santos.

A extensão da malha vinha sendo negociado com o governo federal, mas diante de dificuldades nas conversas, acabou saindo por meio de um projeto do Estado do Mato Grosso. A contratação ainda terá que passar por chamamento público, mas a escolha da Rumo é dada como certa. Na visão de Palma, não faz diferença se a obra sairá via governo federal ou estadual, contanto que seja viabilizada.

No mercado, uma das dúvidas é a segurança jurídica do projeto estadual, feito com base em uma lei inovadora aprovada no início deste ano, que autoriza obras ferroviárias por meio de autorização, e não concessão - ou seja, projetos privados, feitos sem licitação ou atuação direta do Estado. Questionado sobre o tema, o executivo minimiza o temor. “O governo fez de forma bastante diligente, com transparência. Temos a expectativa de que o projeto caminhe sem problemas.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 27/07/2021**

## PRODUÇÃO E PREÇO AJUDAM VALE NO 2º TRI

Média de lucro esperado na divulgação de amanhã é mais de 600% maior que resultado do segundo trimestre do ano passado

**Por Rafael Rosas — Do Rio**

A forte produção e os preços em alta do minério de ferro devem garantir um resultado robusto para a Vale no segundo trimestre, segundo estimativas de cinco casas de análise compiladas pelo Valor. O lucro líquido médio esperado para o período é de US\$ 7,392 bilhões, o que significaria alta de mais de 600% na comparação com o lucro de US\$ 995 milhões do período entre abril e junho do ano passado, quando a mineradora ainda sofria relevantes efeitos do rompimento da barragem da mina de Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG). A mineradora divulga os resultados do segundo trimestre amanhã, depois do fechamento do mercado.

O Valor utilizou as estimativas de Bradesco BBI, Itaú BBA, Morgan Stanley, J.P. Morgan e BTG Pactual, que apontam ainda para uma média de US\$ 16,913 bilhões para a receita operacional líquida, o que, caso se confirme, significará avanço de quase 125% ante os US\$ 7,518 bilhões obtidos no segundo trimestre do ano passado.

Já a média para o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) ficou em US\$ 11,706 bilhões, crescimento de 226,4% ante os US\$ 3,586 bilhões do segundo trimestre do ano passado.

A maior das estimativas para o lucro líquido foi do BTG Pactual, com US\$ 9,823 bilhões, enquanto a menor foi do Itaú BBA, com US\$ 6,197 bilhões. Já as projeções para a receita líquida oscilaram entre os US\$ 16,5 bilhões do Morgan Stanley e os US\$ 17,769 bilhões do BTG.

Por fim, as estimativas de Ebitda foram dos US\$ 11,433 bilhões do Bradesco aos US\$ 12,136 bilhões do BTG. O Bradesco BBI, em relatório assinado por Thiago Lofiego e Isabella Vasconcelos, afirmou esperar “resultados recorde” da mineradora no segundo trimestre. Os analistas lembraram que os embarques foram sazonalmente mais fortes no segundo trimestre - atingindo 74,9 milhões de toneladas na soma de finos de minério e pelotas - enquanto a cotação do minério com 62% de teor de ferro subiu 20% frente aos três primeiros meses do ano, atingindo a média de US\$ 200 por tonelada no segundo trimestre. O Bradesco disse ainda que também houve alta dos prêmios, que ficaram em média em US\$ 32 por tonelada para o minério com teor de ferro entre 62% e 65%.

Os analistas do Bradesco BBI estimam preço realizado pela Vale de US\$ 185 por tonelada no segundo trimestre, além de projetarem um custo caixa C1 (da mina ao porto) de US\$ 19,5 por tonelada de minério de ferro, alta de US\$ 2 por tonelada puxada por aumento de custos de insumos como combustíveis e também do custo de aquisição de minério de terceiros.

O BTG Pactual disse, em relatório assinado pelos analistas Leonardo Correa e Caio Greiner, que a Vale manteve sua meta de produção de minério de ferro para este ano, entre 315 milhões e 335 milhões de toneladas, a despeito de alguns “medos recentes e soluções” e continua mostrando melhoras firmes na operação.

Já o Itaú BBA, em relatório assinado por Daniel Sasson, Ricardo Monegaglia e Edgard Pinto de Souza, destacou que a companhia revelou no relatório de produção, divulgado na semana passada, ter atingido ritmo de produção anualizado de 330 milhões de toneladas de minério de ferro no segundo trimestre, o que, caso mantido, pode resultar na produção de 1 milhão de toneladas por dia durante o segundo semestre.

As casas de análise compiladas pelo Valor também citaram a suspensão das metas de produção de cobre e níquel devido à paralisação dos trabalhadores em Sudbury, no Canadá, uma vez que não houve aceite ao acordo coletivo proposto pela mineradora. Mas apesar do problema, que contribui para a queda de produção das duas commodities entre abril e junho, o Itaú BBA destacou que o aumento entre 1% e 3% nos preços do níquel no segundo trimestre pode garantir um Ebitda do segmento de metais básicos ao redor de US\$ 1 bilhão.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 27/07/2021**

## RUMO ABRE NOVO TRECHO DA NORTE-SUL ATÉ RIO VERDE, EM GOIÁS

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



**Foto : Pedro Ladeira/Folhapress**

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, inaugura nesta terça-feira (27) o trecho considerado mais importante de sua operação na Ferrovia Norte-Sul. Em março deste ano, a empresa já havia iniciado a movimentação na primeira etapa da via, entre Estrela D'Oeste (SP) e São Simão

(GO). Agora, a companhia coloca em funcionamento o novo terminal de Rio Verde (GO), que permitirá uma ampliação considerável do volume de carga transportado.

“O novo terminal fica 200 km acima de São Simão. Então, a ferrovia chegará mais perto dos produtores do Sudoeste de Goiás e poderá captar carga do Leste do Mato Grosso”, diz Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo. A estrutura, que demandou R\$ 400 milhões de investimento, terá capacidade para 11 milhões de toneladas de grãos por ano.

A Rumo assumiu o tramo central da Norte-Sul em julho de 2019, sob o compromisso de concluir a obra da ferrovia e, enfim, tirar do papel o corredor logístico concebido há décadas para ser a “espinha dorsal” do país.

O trecho operado pela empresa vai de Estrela D'Oeste (SP) até Porto Nacional (TO). A via tem conexões nas duas extremidades: ao sul, há ligação com a Malha Paulista, outra concessão da Rumo, que chega até o Porto de Santos. Ao norte, a conexão é com as ferrovias da VLI e Vale, que vão até o porto de Itaquí, em São Luís. Até agora, os investimentos da Rumo se concentraram principalmente no trecho Sul, para viabilizar o corredor de escoamento até Santos, todo ele operado pelo grupo.

Ainda falta concluir o restante da ferrovia. No início do ano, a previsão era finalizar ainda em 2021, mas hoje a perspectiva é concluir “no primeiro semestre de 2022”, afirma Palma. Resta concluir apenas um último pedaço, de aproximadamente 290 km, entre Rio Verde e Ouro Verde de Goiás (próximo a Anápolis). O trecho seguinte, que vai até o Tocantins, já estava construído e em operação antes mesmo da concessão da ferrovia à Rumo.

Quando houver a conclusão total das obras, a expectativa é atrair as cargas agrícolas também do Norte de Goiás e do Sul de Tocantins, que poderão ser escoadas pelo Porto de Santos. Além disso, a ideia é transportar contêineres entre o Maranhão e o Sudeste, segundo Palma.

No entanto, a avaliação é que o principal volume da Norte-Sul estará concentrado “de Rio Verde para baixo”. “A demanda já estabelecida está no Sul e Sudoeste de Goiás. Acreditamos que a chegada da infraestrutura logística vai estimular os produtores agrícolas [das demais regiões atendidas pela via], mas são processos de prazo mais longo”, diz ele.

O foco da ferrovia é o transporte de grãos, como soja, milho e farelo. Mas há potencial de outras cargas. Em Rio Verde, já está em construção um terminal de fertilizantes, em parceria com a Andali (joint venture da cooperativa americana CHS e da BRFertil), onde haverá estrutura para transbordo e mistura dos adubos. A planta deverá ficar pronta no primeiro semestre de 2022.

Também deverá ser construída uma base para combustíveis, para receber gasolina e diesel da refinaria de Paulínia (Replan) e biocombustíveis dos produtores agrícolas da região. “Estamos em fase final de detalhamento do projeto e seleção do parceiro adequado”, afirma Palma. A operação deverá começar até o início de 2023, estima o executivo.

Apesar dos investimentos compartilhados com parceiros estratégicos, ele diz que serão terminais “bandeira branca”, que poderão atender outros grupos.

Além da Norte-Sul, a Rumo busca consolidar sua posição na rota de escoamento agrícola com outro projeto, anunciado na semana passada: a extensão da Malha Norte, no Mato Grosso. O objetivo é que a ferrovia, que hoje chega até Rondonópolis, alcance Lucas do Rio Verde, ampliando a captação de carga, que será escoada também via Santos.

A extensão da malha vinha sendo negociado com o governo federal, mas diante de dificuldades nas conversas, acabou saindo por meio de um projeto do Estado do Mato Grosso. A contratação ainda terá que passar por chamamento público, mas a escolha da Rumo é dada como certa. Na visão de Palma, não faz diferença se a obra sairá via governo federal ou estadual, contanto que seja viabilizada.

No mercado, uma das dúvidas é a segurança jurídica do projeto estadual, feito com base em uma lei inovadora aprovada no início deste ano, que autoriza obras ferroviárias por meio de autorização, e não concessão — ou seja, projetos privados, feitos sem licitação ou atuação direta do Estado. Questionado sobre o tema, o executivo minimiza o temor. “O governo fez de forma bastante diligente, com transparência. Temos a expectativa de que o projeto caminhe sem problemas.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 27/07/2021**

### MINÉRIO DE FERRO FICA PRATICAMENTE ESTÁVEL NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO

*Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo*

Os preços do minério de ferro ficaram praticamente estáveis nesta terça-feira, com leve queda nas comercializações no porto chinês de Qingdao.

Segundo a publicação especializada "Fastmarkets MB", o minério com 62% de teor de ferro foi negociado a US\$ 202,57 a tonelada. Isso representou uma leve queda de 0,08% no comparativo com o dia anterior.

Com esse pequeno recuo, os preços da principal matéria-prima do aço, seguem em queda neste mês. No acumulado em julho, a cotação do minério está em declínio de 5,38% em relação a junho. No ano, no entanto, a commodity acumula alta de 26,24%.

De acordo com a Fastmarkets, os preços do minério de ferro caíram devido ao sentimento mais fraco e ao aumento dos estoques da commodity no porto.

"As atuais restrições à produção de aço chinesa mantiveram o ânimo no mercado de minério de ferro fraco, diminuindo o apetite entre as siderúrgicas por material nos portos chineses", disseram fontes à Fastmarkets.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/07/2021*

### JUSTIÇA REDUZ TRIBUTAÇÃO DE CARGAS

Companhias de comércio exterior vêm recorrendo às instâncias inferiores do Judiciário para tentar pagar só da data da decisão da Corte superior em diante

*Por Beatriz Olivon — De Brasília*

A Justiça Federal em São Paulo permitiu a uma empresa retirar do valor aduaneiro - base de cálculo do Imposto de Importação, IPI, PIS/Cofins e ICMS - as despesas relativas ao desembarque e movimentação de cargas em portos e aeroportos (capatazia) nas operações anteriores a março de 2020. Na ocasião, o STJ decidiu que a capatazia deve integrar o cálculo. Desde então, importadores e União aguardam que a Corte decida a partir de quando valerá a cobrança. O montante a ser devolvido às empresas pode chegar a R\$ 12 bilhões.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/07/2021*



### AGÊNCIA BRASIL - DF

### CIRO NOGUEIRA ACEITA CONVITE DE PRESIDENTE PARA CHEFIAR CASA CIVIL

Anúncio foi feito pelo senador em rede social

*Por Karine Melo - Repórter da Agência Brasil - Brasília*

Após reunião com o presidente da República, Jair Bolsonaro, no Palácio do Planalto, nesta terça-feira (27), o senador Ciro Nogueira (PP-PI) confirmou que será o novo chefe da Casa Civil.

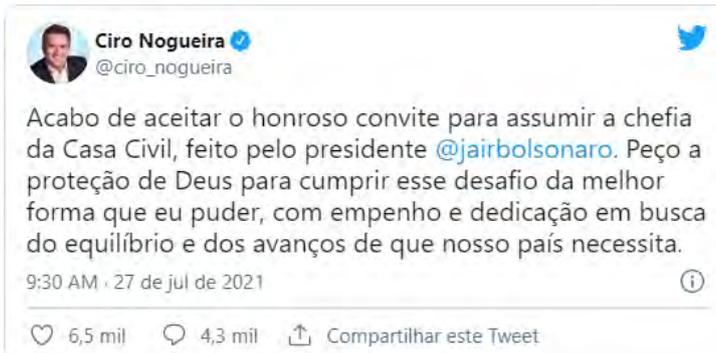
Pelas redes sociais, o líder do Centrão disse pedir "proteção de Deus" para cumprir o que classificou como "desafio".

A reunião com Bolsonaro estava marcada para ontem, mas foi adiada devido a um problema no avião que traria Nogueira do México para o Brasil. Com isso, somente de noite o senador desembarcou em Brasília.

### Reforma ministerial

Considerada o coração do governo, a Casa Civil é uma pasta estratégica para a articulação política do Palácio do Planalto e é responsável pela coordenação entre os ministérios.

A pasta atualmente é comandada pelo general Luiz Eduardo Ramos, que tem reunião às 16h com Bolsonaro. O encontro também terá a participação do ministro da Economia, Paulo Guedes.



No último dia 22, Bolsonaro confirmou o convite a Nogueira e a recriação do Ministério do Trabalho e Previdência, que, no início do governo, foi agrupado com outros quatro ministérios para a criação do Ministério da Economia, sob o comando de Guedes.

O atual ministro da Secretaria-Geral, Onyx Lorenzoni, será o titular deste novo ministério e o Ramos deve assumir a

Secretaria-Geral da Presidência.

### Perfil

Atualmente senador pelo Piauí e presidente nacional do partido Progressistas, Nogueira é um dos principais líderes do chamado Centrão e reconhecido como aliado do governo no Senado Federal. Atuou na defesa do governo junto à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Pandemia.

Com a ida de Nogueira para o governo, a mãe do senador, Eliane e Silva Nogueira Lima, também filiada ao PP, primeira suplente dele, pode assumir a vaga no Senado. Ela só não assumirá o cargo caso se declare impedida. Nesta hipótese, o segundo suplente é Gil Paraibano (PP), que é prefeito de Picos, no Piauí.

Edição: Kelly Oliveira  
Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 27/07/2021

## FMI MELHORA PREVISÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL, PARA 5,3% EM 2021

Previsão impulsionou estimativa de alta para América Latina e Caribe  
Por Camila Moreira – repórter da Reuters - São Paulo



O Fundo Monetário Internacional (FMI) melhorou a perspectiva de crescimento do Brasil neste ano, citando a melhora nos termos das trocas comerciais do país, mas ao mesmo tempo reduziu a alta estimada para 2022.

O relatório Perspectiva Econômica Global do FMI, divulgado nesta terça-feira (27), mostrou que o fundo estima um crescimento do Produto Interno Bruto brasileiro de 5,3% em 2021, 1,6 ponto percentual a mais do que era

previsto em abril.

Entretanto, para 2022 a projeção de crescimento foi reduzida em 0,7 ponto, para 1,9%.

A melhora do cenário do país para este ano ajudou a elevar a perspectiva de crescimento econômico da América Latina e Caribe para 5,8% em 2021, 1,2 ponto a mais do que em abril. A previsão para a região no ano que vem, por sua vez, melhorou em apenas 0,1 ponto, e ficou em 3,2%.

"A melhora da projeção para a América Latina e Caribe resulta principalmente de revisões para cima no Brasil e México, refletindo resultados melhores do que o esperado no primeiro trimestre", disse o FMI no relatório.

Além disso, o Fundo citou repercussões positivas para o México da melhora do cenário para os Estados Unidos e termos comerciais em alta expressiva no Brasil, que tem sido favorecido pela alta dos preços das commodities.

Já a perspectiva para o grupo de Mercados Emergentes e em Desenvolvimento, do qual o Brasil faz parte, passou para 6,3% em 2021 e 5,2% em 2022, ante 6,7% e 5,%, respectivamente, previsto em abril.

A projeção do FMI para a expansão do PIB brasileiro este ano ficou em linha com a do Ministério da Economia feita em meados deste mês. Mas para 2022 a expectativa do ministério é melhor, para 2,51%.

Já a estimativa de crescimento do PIB na pesquisa Focus realizada semanalmente pelo Banco Central junto a uma centena de analistas de mercado está em 5,29% para 2021 e 2,1% para 2022.

O FMI chamou a atenção para a possibilidade de piora da pandemia e de condições financeiras externas mais apertadas, o que seria um revés grave para a recuperação dos mercados emergentes e em desenvolvimento, levando o crescimento global para abaixo do cenário básico previsto no relatório.

O relatório destacou ainda a inflação elevada esperada para esse grupo de países, relacionada em parte à alta de preços dos alimentos.

"A comunicação clara de bancos centrais sobre o cenário para a política monetária será importante para moldar as expectativas de inflação e proteger contra aperto prematuro das condições financeiras", disse o FMI.

"Existe, entretanto, o risco de que as pressões transitórias possam se tornar mais persistentes e que os bancos centrais possam precisar adotar ações preventivas", completou.

*Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 27/07/2021*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### SUAPE FILIA-SE AO ICLEI, REDE GLOBAL PELO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Julho 2021*

O Complexo Industrial Portuário de Suape filiou-se ao Iclei (Governos Locais pela Sustentabilidade), organização global que conta com 2,5 mil gestões públicas locais e regionais comprometidas com o desenvolvimento urbano sustentável do planeta.



A iniciativa tem objetivo de inserir o complexo no movimento de internacionalização de cidades e regiões, participando, ativamente, de debates e ações para aplicar no território os conceitos e metodologias defendidos pelo movimento.

Em Pernambuco, estão filiados o governo do estado e as prefeituras do Recife, Caruaru, Serra Talhada e Brejo da Madre de Deus. São mais de 80 governos estaduais e municipais associados na América do Sul. “Eu sempre destaco que pensar em desenvolvimento econômico sem compromisso ambiental é um erro que não dá mais para cometer. Suape já possui uma

política de gerar riquezas dentro de um pensamento sustentável ativo e unificar esses conceitos é urgente. A partir de agora, Suape passa a se comprometer mundialmente com essa missão”, ressaltou o secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco e presidente do Iclei para a América Latina, Geraldo Julio.

Para o diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, a filiação ao Iclei vem para reforçar o compromisso da estatal com desenvolvimento industrial aliado aos pactos mundiais de sustentabilidade. “Temos também como missão promover a conservação do patrimônio natural. No complexo, 59% do território de 13,5 mil hectares estão inseridos na Zona de Preservação Ecológica (ZPEC)”, pontua Roberto Gusmão.

O Complexo de Suape adota diversas iniciativas para promoção da sustentabilidade no território. A administração do porto aplica os conceitos do ESG (Environmental, Social and Corporate Governance), que anda lado a lado com uma governança corporativa aliada às boas práticas ambientais, sociais e de governança. “Suape quer ser um porto ainda mais competitivo e com alta atratividade para os investidores locais, nacionais e internacionais em consonância com as novas práticas e tendências mundiais”, pontua Roberto Gusmão.

Em junho deste ano, Suape passou a integrar o grupo de representações públicas e privadas do mundo signatários do 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 têm representações no pacto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/07/2021*

## CONSELHO DO FMM APROVOU R\$ 21 MILHÕES EM PRIORIDADES PARA REPAROS

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27 Julho 2021*



### *Arquivo/Divulgação*

Montante corresponde aos novos valores priorizados na última reunião, realizada no começo de julho, e que são destinados a serviços em embarcações de apoio marítimo no Rio de Janeiro e em Santa Catarina.

As novas prioridades concedidas na última reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada no começo do mês, somam R\$ 21 milhões e são destinadas a reparos de

embarcações de apoio marítimo. A Baru Offshore Navegação recebeu prioridade, no valor de R\$ 15,26 milhões, para reparo e manutenção de dois FSV (supridores de cargas rápidas), modelo UT-4000, cascos C38 (Antares) e C39 (Atria), no Estaleiro Navegação São Miguel (RJ). Já a Alfanave Transportes Marítimos obteve prioridade referente a um reparo para certificação de classe do AHTS

(manuseio de âncoras) Mr. Chafic, no Estaleiro Navship (SC), com valor total de R\$ 5,7 milhões. As duas prioridades têm prazo de 450 dias.

O Navship também teve priorizada uma suplementação de recursos para a construção de um dique flutuante (casco NAV 1608), priorizada anteriormente em julho de 2020, com valor total de R\$ 5,84 milhões. O Estaleiro Jurong Aracruz (ES) também conseguiu no prazo para uma suplementação de R\$ 1,46 bilhão referente à construção do estaleiro, que havia sido priorizada anteriormente em dezembro de 2020, mas não foi efetivada. O valor tem data-base em 1º de agosto de 2018. As duas prioridades de apoio financeiro do FMM aos dois estaleiros têm prazo de 180 dias.

Na sessão, que ocorreu de forma virtual por conta da pandemia, o CDFMM cancelou, por decurso de prazo, uma prioridade obtida pela Oxnaval Manutenção e Construção de Embarcações em julho de 2020 para construção de um estaleiro de manutenção e construção de embarcações em Pelotas (RS). A 47ª reunião ordinária foi realizada no último dia 1º de julho, mas o detalhamento foi publicado nesta terça-feira (27), no Diário Oficial.

A 48ª reunião ordinária, terceira e última a ser realizada em 2021, está prevista para o próximo dia 25 de novembro, quando será feito o balanço do exercício. O prazo limite de recebimento de novos projetos é o dia 26 de setembro. A resolução do CDFMM com os projetos que obtiveram prioridade será publicada no Diário Oficial e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados: BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia (Basa).

Confira abaixo o resumo dos projetos aprovados na 47ª reunião.

Novos:

- 1) Reparo para certificação de classe de uma embarcação do tipo AHTS: R\$ 5,7 milhões;
- 2) Reparo e manutenção de duas embarcações do tipo FSV - UT-4000: R\$ 15,3 milhões;

Reapresentados:

- 1) Construção de estaleiro: R\$ 1,46 bilhão;
- 2) Suplementação de recursos para a construção de dique flutuante: R\$ 5,8 milhões;

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 27/07/2021**

## **SBM OFFSHORE ASSINA OS CONTRATOS DEO FPSO 'ALMIRANTE TAMANDARÉ' COM A PETROBRAS**

**Da Redação OFFSHORE 27 Julho 2021**

A SBM Offshore assinou contratos com a Petrobras para o arrendamento e a operação do FPSO "Almirante Tamandaré" por 26 anos. Os contratos seguem a assinatura da Carta de Intenções vinculativa, anunciada em 25 de fevereiro.

O FPSO "Almirante Tamandaré" será implantado no campo de Búzios, na Bacia de Santos, a aproximadamente 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro. A entrega do FPSO está prevista para o segundo semestre de 2024.

As principais atividades da SBM Offshore serão o projeto, o fornecimento, a instalação, a operação e a extensão da vida útil ao longo de todo o ciclo de vida.

Em 31 de dezembro de 2020, a empresa empregava aproximadamente 4.570 pessoas em todo o mundo. SBM Offshore N.V. é uma holding listada com sede em Amsterdã, Holanda.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 27/07/2021**

### PLATAFORMA P-70, NA BACIA DE SANTOS, ALCANÇA CAPACIDADE DE PROJETO COM QUATRO POÇOS

Da Redação OFFSHORE 26 Julho 2021



A P-70, localizada no campo de Atapu, na porção leste do pré-sal da Bacia de Santos, atingiu em 12 de julho sua capacidade de projeto de 150 mil barris por dia, com a contribuição de apenas quatro poços produtores, em pouco mais de um ano após a entrada em produção. O resultado confirma a excelente produtividade dos reservatórios do campo.

A P-70, plataforma própria, é o quinto FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência de petróleo e gás) da série dos replicantes e possui capacidade para tratar até 6 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural. A unidade opera a cerca de 200 quilômetros da costa do estado do Rio de Janeiro, em lâmina d'água de 2.300 metros. Com elevada performance operacional, esta unidade instalada no campo de Atapu segue contribuindo para o crescimento da produção no pré-sal.

A jazida compartilhada de Atapu compreende os campos de Oeste de Atapu, Atapu e uma parcela de área não contratada da União. A Petrobras detém 89,257% dos direitos da jazida em parceria com Shell Brasil Petróleo Ltda (4,258%), TotalEnergies EP Brasil Ltda (3,832%), Petrogal Brasil S.A (1,703%) e PPSA, representando a União (0,950%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 27/07/2021

### CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE MAIS PERTO DO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2021



Um sistema moderno que permite o monitoramento completo das atividades portuárias: essa é a proposta para o desenvolvimento de uma tecnologia que permitirá a segurança e o controle do tráfego aquaviário no canal de acesso ao Porto do Rio Grande. O protocolo de intenções para sua elaboração foi assinado na última quinta-feira (22), durante a visita do governador gaúcho, Eduardo Leite, ao município.

Assinaram o documento o diretor de qualidade, saúde, meio ambiente e segurança da Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS), Henrique Ilha, o reitor da Universidade Federal do Rio Grande (Furg), Danilo Giroldo, e o presidente do Sindicato dos Terminais Marítimos de Rio Grande (Sintermar), Paulo Bertinetti. A tecnologia deverá ser compartilhada com os demais portos gaúchos, mas inicialmente será utilizada apenas em Rio Grande.

"Esse é um sistema inovador no Brasil que irá integrar o simulador aos sensores, radares, sistemas automáticos de identificação de navios, câmeras e as boias oceanográficas do Sim Costa. Todos esses aparelhos estarão integrados em um só sistema e serão encaminhados para uma sala de controle, onde o tráfego será controlado durante as 24 horas do dia e sete dias por semana", explicou Ilha.

A implantação de um sistema como esse significa a possibilidade de realização de previsões, informações sobre os navios e até mesmo gestão da cobrança de tarifas. "Além disso, ele vai estar

acoplado a um sistema de previsões meteorológicas dedicadas, podendo falar de cada terminal, quando chover e parar, se vai entrar vento ou não. Também vamos espelhar as telas para a autoridade marítima, terminais e praticagem", completou o diretor.

Os equipamentos que irão compor o sistema são de última geração e para permitir que as tecnologias estejam sempre atualizadas não haverá a compra desses materiais, mas sim a locação.

A iniciativa atende ao Acordo de Resultados, compromisso firmado pela Portos RS com o governo do estado, por meio da Secretaria Estadual de Logística e Transportes (Selt). A expectativa é de que ainda em 2021 ocorra o chamamento público para a contratação do serviço e sua implantação deverá ser efetivada no primeiro trimestre de 2022.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/07/2021*

## RADIOMAR RENOVA QUALIFICAÇÃO PARA SERVIÇOS DE SISTEMA LRIT

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26 Julho 2021*



### *Arquivo/Divulgação*

Aplicação permite compartilhamento de rastreamento de embarcações entre os órgãos governamentais de países envolvidos na salvaguarda de vida humana no mar. Empresa também enxerga oportunidades de fornecimento de equipamentos e prestação de serviços na área de defesa.

A Radiomar recebeu uma nova autorização da Marinha para realização de serviços relacionados ao sistema LRIT (Long-Range Identification and Tracking

of Ships). O LRIT é definido pela SOLAS para compartilhamento de rastreamento de embarcações entre os órgãos governamentais de cada país envolvido na salvaguarda de vida humana no mar. A autoridade de cada país deve contribuir nesta grande base de dados com o rastreamento das embarcações civis classificadas pela Organização Marítima Internacional (IMO) em qualquer lugar do mundo, em intervalos de até seis horas.

Em caso de eventos de busca e salvamento (SAR), a autoridade do local SAR pode solicitar nesta base compartilhada a redução do intervalo de rastreamento das embarcações nas proximidades a até quatro posições por hora. Para ter alcance global, o rastreamento é feito por equipamentos de comunicação por satélite. Os equipamentos de rastreamento das embarcações civis classificadas na IMO precisam ter instalação aprovada pelo ASP (Application Service Provider) e passar por teste de performance, que pode levar 48 horas na instalação, e depois periodicamente. A portaria da Diretoria de Portos e Costas (DPC) autoriza a empresa a realizar o teste de conformidade nos equipamentos instalados a bordo de navios de bandeira brasileira, bem como emitir o respectivo relatório de teste de conformidade, até 25 de fevereiro de 2022.

No Brasil, o serviço é comandado pela Marinha e pago pelo armador. "Para ser qualificado como ASP e prestar este serviço a empresa precisa passar por um processo de qualificação na Marinha, com sistemas redundantes de informática para formatar o sinal que vem do satélite e testes de performance com o banco de dados da Marinha, que deve poder comandar a alteração da cadência de rastreamento de qualquer embarcação ou de embarcações em qualquer área sem intervenção de operador", explicou o diretor na Radiomar, Ed Sander. Ele disse que a empresa é ASP desde 2016.

A Radiomar também enxerga oportunidades de fornecimento de equipamentos e prestação de serviços na área de defesa. Sander destacou que a empresa tem em seu portfólio sistemas de comunicação (rádio e satélite), radares, sondas e demais equipamentos de navegação. "Temos

sistemas de vigilância de terra (VTS) e fazemos integração de sistemas. Estamos participando de alguns projetos maiores também”, contou Sander.

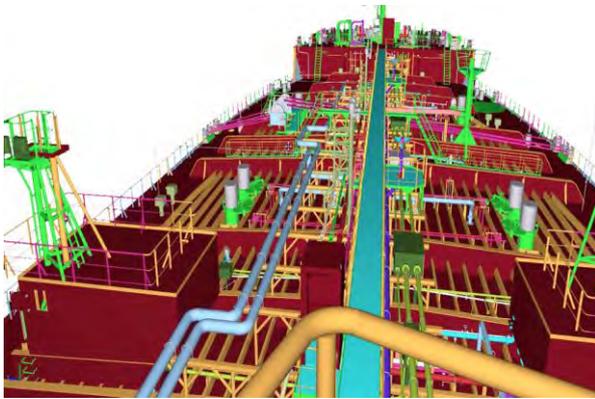
No campo da defesa, a empresa tem contrato de manutenção dos sistemas VSAT da Marinha, em Banda Ku e Banda X (de uso exclusivo das forças armadas). Em 2020, a Radiomar vendeu e instalou um sistema dual (duas antenas em redundância) VSAT em Banda-X na nau-capitânia (NAM Atlântico), com integração de sistemas em um rack militar e desenvolvimento de sistema de monitoramento e controle. “Neste ano, ganhamos pregão eletrônico para manutenção nos EPIRBs e SARTs, além de outros pacotes de comunicação e navegação. Na parte de offshore, continuamos com grande participação no mercado de fornecimento de equipamentos e serviços Multisat aos clientes com contrato na Petrobras”, elencou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/07/2021*

### **SIEMENS ADQUIRE SOFTWARE FORAN, PARA PROJETOS DE ENGENHARIA NAVAL**

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 26 Julho 2021*



A Siemens adicionará o software Foran para projetos de engenharia naval ao seu portfólio Xcelerator de software e serviços

A Siemens Digital Industries Software anunciou nesta segunda-feira (26) que assinou um acordo com a empresa multinacional espanhola Sener, líder em engenharia e tecnologia, para a aquisição de seu software Foran. O Foran é um software CAD/CAE/CAM para projeto, construção e engenharia de navios e estruturas marítimas. A incorporação do sistema traz experiência e

conhecimento abrangente sobre projetos comerciais complexos do setor naval, padrões da indústria de defesa e conformidade com os regulamentos.

O software Foran será adicionado ao portfólio Xcelerator da Siemens, oferecendo um portfólio abrangente e integrado de software e serviços para todos os aspectos do ciclo de vida do navio, desde o projeto conceitual até a produção, operação e gerenciamento otimizado do ciclo de vida do serviço.

"A aquisição do software Foran aprimora nosso gêmeo digital para o setor naval, adicionando recursos superiores à nossa solução integrada de thread digital de projeto e engenharia de navios", disse Tony Hemmelgarn, CEO e presidente da Siemens Digital Industries Software. "Com o conhecimento da equipe e as ferramentas completas do Foran combinadas ao portfólio do Xcelerator, poderemos oferecer aos clientes de construção naval um controle melhor de seu processo de projeto e fabricação de navio durante a transição para o modelo Shipyard 4.0."

No contexto atual de transição para navios sustentáveis, os projetos precisam inovar com rapidez e entregar navios ecológicos, que atendam aos rigorosos regulamentos ambientais e de segurança. Com a complexidade do projeto e construção de navios atingindo níveis sem precedentes, os riscos e as ineficiências do atual processo de projeto e fabricação precisam ser minimizados. O software é fundamental para otimizar este processo, reduzir custos e aumentar a produtividade sem comprometer a qualidade.

"Com mais de 150 clientes de estaleiros e escritórios de projetos em 40 países, a tecnologia Foran ajudará a Siemens em seu apoio a clientes de toda a indústria naval. Além disso, o alcance global da Siemens e a integração da equipe Foran ao pessoal da Siemens vão garantir a continuidade dos atuais clientes Foran e melhorias nos serviços prestados com uma visão estratégica de desenvolvimento contínuo", disse Gabriel Alarcón, diretor-gerente da Sener Engineering. "Esta



transação permite que a família de produtos Foran cresça com a expansão da presença da Siemens em software industrial."

A aquisição do Foran pela Siemens deve ser concluída no quarto trimestre. Os termos da transação não foram divulgados.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/07/2021*

## **ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO CAMPO DE BACALHAU SERÁ APRESENTADO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA EM 5 DE AGOSTO**

*Da Redação OFFSHORE 26 Julho 2021*

No dia 5 de agosto, às 18h, o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) realizará audiência pública virtual para apresentação do Estudo de Impacto Ambiental do campo de Bacalhau, na Bacia de Santos.

Bacalhau é um campo operado pela Equinor, tendo como parceiros a ExxonMobil, Petrogal Brasil e Pré-sal Petróleo S/A. Além de apresentar o estudo, o objetivo da audiência é esclarecer eventuais dúvidas das comunidades e da sociedade em geral.

Bacalhau será o primeiro empreendimento desenvolvido por uma operadora internacional no pré-sal brasileiro. No início de junho, a Equinor anunciou investimentos de cerca de US\$ 8 bilhões na primeira fase do projeto, que contará com um dos maiores FPSOs do Brasil, com capacidade de produção de 220 mil barris por dia e dois milhões de barris de armazenamento.

O óleo produzido será escoado para navios aliviadores e o gás da fase 1 será reinjetado no reservatório. Além disso, cerca de três mil profissionais estarão envolvidos no desenvolvimento das atividades do campo de Bacalhau no Brasil.

A audiência pública é o momento dedicado à escuta da sociedade – população, autoridades e outras partes interessadas – dos municípios que sofrerão algum tipo de influência com a instalação da atividade de produção. A realização de forma virtual é uma medida que visa assegurar as diretrizes de segurança sanitária em meio à pandemia da Covid-19.

Como parte do processo de licenciamento, primeiramente foi definida a área de estudo, de acordo com a localização do empreendimento. A partir desta definição, as principais características físicas, biológicas e socioeconômicas da região foram detalhadas no diagnóstico ambiental para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA). Em um segundo momento, foi elaborado o Relatório de Impacto Ambiental (Rima), que apresenta as principais questões abordadas no EIA de maneira mais sucinta e com uma linguagem mais simples para o entendimento do público geral.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/07/2021*



## **MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA**

## **MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS**

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



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 115/2021  
Página 52 de 52  
Data: 27/07/2021  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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](http://www.mercoshipping.com.br)).

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006