

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 106/2021
Data: 08/07/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
OPERADORA DO PORTO DE SANTOS INICIA PROJETO DE EXPANSÃO	4
PETROBRAS ELEVA EM 7% PREÇOS DO GÁS NATURAL PARA DISTRIBUIDORAS	5
PORTO 360°DEBATE EMPREGO NO SETOR	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
PLENÁRIO DO SENADO APROVA NOME DE FLÁVIA TAKAFASHI PARA DIRETORIA DA ANTAQ.....	6
ANTAQ APRESENTA ESTUDO SOBRE REGULAÇÃO DAS TAXAS E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTÊINERES ..	6
ANTAQ REALIZARÁ 504ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (8)	8
PORTAL PORTO GENTE	8
NOVAS AUTORIZAÇÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS GARANTEM R\$ 1,4 BILHÃO EM INVESTIMENTOS.....	8
CPTM: FERROVIÁRIOS CONFIRMAM GREVE PARA O DIA 15 DE JULHO POR DIREITOS	9
HÁ 18 ANOS SERVINDO À LOGÍSTICA QUE MOVE O BRASIL.....	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS CRESCER 72%.....	11
ABU DHABI EXPLORA HIDROGÊNIO VERDE EM AMÔNIA PARA REMESSA E EXPORTAÇÃO.....	11
VLI IMPLEMENTA NOVA TECNOLOGIA PARA OTIMIZAR EMBARQUES E DESEMBARQUES PORTUÁRIOS.....	12
PORTO DE PARANAGUÁ APRESENTA VANTAGENS DE EMBARQUE A EMPRESÁRIOS ASIÁTICOS.....	13
EM MOVIMENTAÇÃO MENSAL DE CARGAS, PORTO DE SANTOS TEM 3ª MAIOR ALTA DA HISTÓRIA EM ABRIL	13
BTP ATESTA 100% DE USO DE ENERGIA LIMPA EM SEU TERMINAL	14
AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA	16
FENOP REALIZA WEBINAR COM PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO, VICE-ALMIRANTE WILSON PEREIRA.....	17
AGÊNCIA SENADO - DF	18
APROVADA INDICAÇÃO DE FLÁVIA TAKAFASHI PARA DIRETORIA DA ANTAQ.....	18
COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA SABATINA INDICADOS A ANTT, ANM, ANAC E ANTAQ.....	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	19
NOVAS AUTORIZAÇÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS GARANTEM R\$ 1,4 BILHÃO EM INVESTIMENTOS.....	19
INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA RESULTA EM AUMENTO DA CARGA TRANSPORTADA POR TRENS.....	20
DESESTATIZAÇÃO DA CODESA VAI AUMENTAR COMPETIVIDADE E DINAMISMO DOS PORTOS, DIZ SECRETÁRIO	21
ISTOÉ - DINHEIRO	22
LEILÃO DA BR-163 MT/PA TEM UMA SÓ OFERTA E CONSÓRCIO VIA BRASIL SAI VENCEDOR.....	22
GUEDES ALMOÇA COM EMPRESÁRIOS EM SP EM MEIO A RESISTÊNCIA SOBRE REFORMA TRIBUTÁRIA	22
BRASIL VAI PERSEGUIR A FLEXIBILIZAÇÃO DAS REGRAS DO MERCOSUL, DIZ BOLSONARO	23
PIB DO BRASIL VAI CRESCER DE 5% A 5,5% NESTE ANO, AFIRMA GUEDES NA CÂMARA	25
VAREJO ESTÁ 3,9% ACIMA DO PERÍODO PRÉ-PANDEMIA, AFIRMA IBGE	26
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
CMSE INDICA RESTRINGIR AINDA MAIS VAZÃO DE HIDRELÉTRICAS	27
O XADREZ QUE TRAVA O MERCADO DE GÁS NATURAL, POR MARCELO MENDONÇA.....	29
MAIS UMA CRISE, E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA SEGUE ATRASADA NO BRASIL	31
FORTESCUE ANUNCIA US\$ 6 BI PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ	33
JORNAL O GLOBO – RJ	34
SEM CONCORRENTES, CONSÓRCIO VIA BRASIL LEVA CONCESSÃO DA RODOVIA BR-163, ENTRE MATO GROSSO E PARÁ.....	34
SOB PRESSÃO DE EMPRESÁRIOS, PARLAMENTARES ARTICULAM REDUÇÃO DE IR SOBRE DIVIDENDOS.....	36
BNDES QUER LEVANTAR R\$ 800 MILHÕES PARA FINANCIAR NEGÓCIOS DE IMPACTO SOCIAL	39
DEPUTADOS APROVAM URGÊNCIA PARA ANÁLISE DE PROPOSTA QUE BARRA SUPERSALÁRIOS.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
GUERRA TRIBUTÁRIA TROUXE PARA O DEBATE O TEMA DOS INCENTIVOS NA ZONA FRANCA DE MANAUS	41
GRUPO DE MATO GROSSO VENCE LEILÃO DA BR-163 QUE ACESSA 'ARCO NORTE'.....	42
GUEDES SE REÚNE COM 'PESOS PESADOS' DO PIB EM MEIO A RESISTÊNCIAS NA REFORMA DO IR; VEJA QUEM SÃO	43
INDÚSTRIA VÊ RISCO DE NOVA LEI DAS FERROVIAS FAVORECER MONOPÓLIOS.....	44
APÓS MAIS DE 3 MESES, NAVIO EVER GIVEN INICIA SAÍDA DO CANAL DE SUEZ.....	46
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
MINÉRIO DE FERRO INTERROMPE SÉRIE DE ALTAS E CAI CERCA DE 2% NO PORTO DE QINGDAO	47



BOLSONARO PEDE ORAÇÃO NO STF E CONFIRMA MENDONÇA	48
AMBIENTE DESFAVORÁVEL PARA CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA	49
PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL JÁ SOMAM US\$ 22 BI	50
PROJETO DE LEI QUER SUSPENDER IMPOSTOS FEDERAIS PARA CONSTRUÇÃO DE SILOS E ARMAZÉNS	52
BRASIL NÃO DEVE 'ESCOLHER PARCEIROS' COMERCIAIS, DIZ SECRETARIO	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	54
APROVADA RESOLUÇÃO SOBRE TERMOS DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA DE CONTEÚDO LOCAL	54
PORTO DE IMBITUBA REGISTRA MELHOR 1º SEMESTRE DOS ÚLTIMOS 10 ANOS.....	54
LIÇÕES DO DESMONTE DA INDÚSTRIA NAVAL - POR RICARDO ÁVILA.....	55
NOVAS AUTORIZAÇÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS GARANTEM R\$ 1,4 BILHÃO EM INVESTIMENTOS.....	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	57
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

OPERADORA DO PORTO DE SANTOS INICIA PROJETO DE EXPANSÃO

Bandeirantes Deicmar ampliará capacidade de terminal no cais santista

Por: **Fernanda Balbino**



Armazém de cargas da Bandeirantes: plano prevê novas tecnologias -Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A operadora logística Bandeirantes Deicmar, uma das principais do Porto de Santos, iniciou um projeto de expansão no mês passado, que deve ser concluído até o final do ano. A empresa já investiu mais de R\$ 20 milhões em equipamentos e conta com a renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura

Portuária (Reporto) para que possa ampliar o volume desses aportes ainda mais em 2021.

Segundo a empresa, a recuperação econômica iniciada no quarto trimestre do ano passado é o maior incentivo para a ampliação da capacidade estática da sua principal unidade, o Centro Logístico Industrial Aduaneiro (Clia), na região de Outeirinhos, no Porto de Santos. Para isso, além da renovação da frota de caminhões, a empresa adquiriu empilhadeiras de maior porte. O objetivo é uma operação mais ágil, segura, ambientalmente adequada e com maior autonomia.

“Desde 2019, a gente vem buscando oportunidades de crescimento para a Bandeirantes. Tivemos uma grande, que foi a aquisição da Deicmar em 2018. Agora, estamos promovendo um processo de crescimento na maior unidade que nós temos, o Clia. Esse projeto visa melhorar a qualidade de atendimento dos nossos clientes e consiste em equipamentos e inteligência”, afirmou o presidente da Bandeirantes Deicmar, Washington Flores.

Em maio, foram comprados 22 novos caminhões com sistema de telemetria e monitoramento para avaliar individualmente a forma de condução do motorista. Já as cinco novas empilhadeiras têm capacidade de empilhamento de até seis contêineres, que devem chegar da Polônia em outubro.

“Os caminhões vão substituir a nossa frota. Eles são os mais econômicos. Pensamos muito, também, na questão ambiental”, destacou Flores.

O projeto também conta com investimentos em tecnologia, como soluções de atendimento por aplicativo e um sistema operacional para atender os agentes de carga. Outra iniciativa é a otimização do layout do terminal, incluindo o pátio de contêineres, armazéns, equipamentos e sistemas de movimentação e complexo de gates.

Neste caso, o trabalho, em parceria com a empresa Portplan, permitirá um aumento, de forma gradativa, de até 60% da capacidade dinâmica do terminal em relação ao movimentado atualmente.

“Iniciamos o desenvolvimento de uma plataforma comercial nova. Ela deve estar integralmente implementada a partir do início do segundo semestre, integralmente em operação”, destacou Flores. Segundo ele, alguns módulos de acesso a base de dados já estão operacionais aos clientes.

Rotinas operacionais

Com foco na otimização das rotinas operacionais e no aumento da eficiência e da produtividade do terminal, a Bandeirantes Deicmar também apostou em soluções para automação de gates e no mapeamento de processos.

No primeiro caso, a ideia é implantar tecnologias para aumentar a eficiência e a segurança das operações de entrada e saída de contêineres, carga solta e caminhões do terminal. Para isso, o plano é a construção e a implantação de soluções de última geração e integração entre sistemas. Com isso, estima-se ganhos de até 40% na eficiência operacional dos processos envolvendo os gates, agendamento e registro.

Com o mapeamento dos processos, o plano prevê uma reestruturação operacional, buscando atualização tecnológica, integração entre áreas e racionalização de procedimentos.

Pandemia

Mesmo após um ano desafiador para o comércio exterior, principalmente por conta dos impactos da pandemia da covid-19, a Bandeirantes Deicmar ampliou o quadro de funcionários, gerando mais oportunidades aos trabalhadores da Baixada Santista.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2021

PETROBRAS ELEVA EM 7% PREÇOS DO GÁS NATURAL PARA DISTRIBUIDORAS

A Petrobras informou nesta terça-feira, 6, que, de acordo com os contratos em vigor, ajustará a partir de 1º de agosto em 7% os preços de venda de gás natural para as distribuidoras em R\$/m³. Segundo a empresa o aumento se deve as fórmulas negociadas nos contratos de fornecimento, que vinculam o preço à cotação do petróleo e à taxa de câmbio.

O cálculo, acrescenta a empresa em comunicado ao mercado, considerou como referência a cotação dos meses de abril, maio e junho. Durante esse período, o petróleo subiu 13% e o real valorizou aproximadamente 4% em relação ao dólar. O ajuste dos contratos é trimestral, acrescenta a estatal.

O preço final do gás natural ao consumidor não é determinado apenas pelo preço de venda da companhia, observa a estatal, mas também pelas margens das distribuidoras (e, no caso do GNV, dos postos de revenda) e pelos tributos federais e estaduais. Aliado a isso, o processo de aprovação das tarifas é realizado pelas agências reguladoras estaduais, conforme legislação e regulação específicas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/07/2021

PORTO 360° DEBATE EMPREGO NO SETOR

Programa abordará dicas para se conquistar uma vaga na área portuária, e mercado de trabalho

Por: Redação



A apresentação é de Maxwell Rodrigues

Foto: Divulgação

O mercado de trabalho no Porto de Santos e dicas para conquistar uma vaga no setor estão entre os temas que serão debatidos nesta quarta-feira (7), no programa Porto 360°, que vai ao ar às 19h45 nas redes sociais do Grupo Tribuna (Facebook e YouTube).

Participam do programa desta quarta, a gerente de Gente e Gestão da Santos Brasil, Milena Giglioti, e a analista de RH da BTP Amanda Rodrigues. A apresentação do Porto 360° é de Maxwell Rodrigues.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PLENÁRIO DO SENADO APROVA NOME DE FLÁVIA TAKAFASHI PARA DIRETORIA DA ANTAQ

A aprovação será comunicada à Presidência da República

Por 48 votos a favor, um contrário e uma abstenção, o Plenário do Senado aprovou, na quarta-feira (7), o nome de Flávia Moraes Lopes Takafashi para integrar a diretoria da ANTAQ. A aprovação será comunicada à Presidência da República. O mandato será de cinco anos, sem a possibilidade de recondução.

Flávia Takafashi é servidora pública federal da carreira de especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da ANTAQ, com experiência de mais de dez anos atuando com matérias afetas ao setor portuário brasileiro. Atualmente, é diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura.

Flávia Takafashi é mestre em Direito das Relações Internacionais e da Integração da América Latina pela Universidad de la Empresa / Montevideu-Uruguai, pós-graduada em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy, pós-graduada em Logística Internacional pela Abracomex (Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior), possui MBA em Regulação de Serviços Públicos pela Fundação Getúlio Vargas – FGV e é bacharel em Direito.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 08/07/2021

ANTAQ APRESENTA ESTUDO SOBRE REGULAÇÃO DAS TAXAS E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTÊINERES

Apresentação abordou questões relacionadas à frete, ao contrato de compra e venda, além de detalhar as experiências internacionais e a importância da transparência das informações

A ANTAQ apresentou, nesta quarta-feira (7), o estudo Experiência Internacional na Regulação das Taxas e Sobretaxas do Transporte Marítimo de Contêineres. O gerente de Desenvolvimento e Estudos, José Gonçalves Neto, e os especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários, Rodrigo Trajano e Diego Amorim, fizeram a apresentação, que faz parte do Ciclo de Lançamentos de Estudos - 2021 da Agência.

Para José Renato Fialho, superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, o estudo fundamentará o Tema 2.3 Agenda Regulatória 2020-2021, que visa aprimorar a transparência na cobrança dos valores extrafrete e sobretaxas do transporte marítimo. “É um estudo interdisciplinar, envolvendo vários órgãos da Agência. A ANTAQ está conversando internamente para oferecer ao setor estudos que tragam mais dados, mais conhecimentos e transparência acerca de temas relacionados ao setor aquaviário”, afirmou Fialho. Para Neto, “é sempre importante trazer mais transparência sobre as taxas e sobretaxas de quem cobra para quem paga, de forma a mitigar a assimetria de informações e permitir a competição entre os transportadores marítimos”.

A primeira parte da apresentação trouxe a estruturação e composição do frete marítimo, que é a remuneração do transporte aquaviário. “A despeito da definição legal, os usos e costumes incluíram diversos adicionais ao frete básico, que individualizam o custo total do serviço e o adaptam a cada situação específica”, destacou Trajano.

Conforme a Lei nº 10.893/04, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro. É o valor pago para o transporte da carga porto a porto, incluído todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes.

De acordo com o estudo, o frete marítimo tem as seguintes funções: lidar com custos estáveis; lidar com custos flutuantes; fornecer serviços de valor agregado; incentivar determinado comportamento; e lidar com circunstâncias extraordinárias.

A apresentação também destacou a negociação do contrato de compra e venda, que tem três fases: preliminar, negocial e contratual. “Na fase negocial, os valores de frete, taxas, sobretaxas e quaisquer outros encargos já devem ou deveriam ser conhecidos”, afirmou Trajano.

Sobre a contratação do transporte marítimo internacional, Trajano ressaltou que o contrato de transportes é autônomo, apesar da interconexão com o contrato de compra e venda entre o importador e o exportador. “A efetividade do contrato de transporte é iniciada quando o embarcador entrega a carga ao transportador e recebe o conhecimento de embarque, que é o Bill of Lading, BL. Nesse momento o embarcador aceita os termos do contrato de transporte”, explicou Trajano.

Trajano ressaltou que a Lei nº 10.233/01 estabelece a liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, mas ressalta a necessidade de um ambiente de livre e aberta competição. Afirmou, ainda, que “a competição fica prejudicada sem a transparência da informação. A transparência é o que viabiliza uma contratação consciente, permitindo que a competição baixe custos e aumente a qualidade dos serviços”, enfatizou o especialista, lembrando que é diretriz geral na Lei 10.233/01 a repressão por parte da Agência Reguladora de fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

Durante a apresentação, foi detalhada como é a regulação das taxas e sobretaxas do transporte marítimo de contêineres nos Estados Unidos, na União Europeia e na China.

Em relação às taxas e às sobretaxas no Brasil, a Resolução nº 7.586-ANTAQ, de 27 de fevereiro de 2020, diz que o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis às navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso devem atender os normativos vigentes da Agência e as seguintes premissas: fato gerador; serviço(s) a que se aplicam; base de cálculo; e período de aplicação.

Conforme a conclusão do estudo, as sobretaxas foram criadas para ressarcir custos específicos e temporários, mas assumiram novas funções e cresceram de importância. “Em geral, não há negociação de condições e valores de taxas e sobretaxas. A transparência e divulgação ostensiva são fundamentais para criar um ambiente de livre e aberta competição, além de reduzir litígios”, destacou o especialista.

Trajano lembrou que a Resolução Normativa ANTAQ nº 18/2017 já estabelece que as informações devem ser disponibilizadas de forma correta, clara, precisa e ostensiva a todos os interessados, mesmo que não sejam contratantes do serviço. Além disso, a Resolução nº 7.586-ANTAQ, de 27 de fevereiro de 2020, detalha as premissas relativas à prestação de informação das taxas e sobretaxas. No entanto, “os normativos em vigor precisam de mecanismos que garantam a sua aplicação. Algumas informações estão disponíveis somente aos clientes cadastrados e outras estão dispersas em comunicados aos clientes ou notícias no site das transportadoras”.



A apresentação desta quarta-feira (7) estará disponível no canal da ANTAQ no YouTube e o estudo, no portal da Agência.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 07/07/2021

ANTAQ REALIZARÁ 504ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (8)

Os interessados poderão fazer sustentação oral

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará, nesta quinta-feira (8), a partir das 15h, a sua 504ª Reunião Ordinária de Diretoria. A ROD será por videoconferência.

Durante a reunião, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões.

Vale lembrar que o preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo não serão consideradas.

Saiba mais sobre os procedimentos para sustentação oral clicando aqui.

Clique aqui para visualizar a pauta da 504ª ROD.

https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/copy_of_Pauta504ROD.pdf

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 07/07/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

NOVAS AUTORIZAÇÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS GARANTEM R\$ 1,4 BILHÃO EM INVESTIMENTOS

Assessoria de Comunicação

Desde 2019, Ministério da Infraestrutura concedeu 96 autorizações, resultando em R\$ 8,9 bilhões contratados

Com 11 assinaturas de contratos, o Ministério da Infraestrutura garantiu nesta quarta-feira (7/7) R\$ 1,4 bilhão em investimentos nos terminais de uso privado (TUP) de oito estados brasileiros. Os valores serão destinados para a exploração de nove áreas, com previsão de uso dos recursos para melhoria da infraestrutura e aquisição de novos equipamentos, entre outras benfeitorias.



Os terminais com contratos assinados pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e pelo diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, estão localizados nas cidades de Aracruz (ES), Barcarena (PA), Itaguaí (RJ), Itaituba (PA), Jaguarão (RS), Manaus (AM), Maragogipe (BA), Santana (AP) e São Luís (MA). Por ano, mais de 60 milhões de toneladas de carga sólida devem circular por esses TUPs.

No total, o investimento chega a 1.433.545.349,00 pela duração dos contratos, que foram assinados com as empresas WSAM, Edlog & Zport, Imetame, Porto São Luiz, Rio Amazonas, Hidrovias do Brasil, PLA, Chibatão, Enseada, Porto Sudeste e Plataforma Logística do Amapá.

"Esses investimentos da iniciativa privada reforçam o acerto do Governo Federal em investir na simplificação de processos e garantir a segurança jurídica e o cumprimento dos contratos. Além disso, vão gerar empregos e deixar o Brasil mais competitivo", afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Além de Tarcísio e Nery, participaram da cerimônia de assinatura o ministro da Cidadania, João Roma; o secretário de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni; e a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/07/2021

CPTM: FERROVIÁRIOS CONFIRMAM GREVE PARA O DIA 15 DE JULHO POR DIREITOS

Assessoria de Comunicação

O Sindicato da Sorocabana, em conjunto com os Sindicatos de São Paulo e dos Engenheiros de São Paulo, anuncia que os Ferroviários da CPTM vão parar a partir da 0 hora do dia 15 de julho. A decisão foi tomada em assembleias e deve atingir todas as linhas da CPTM.



"Reunimos a categoria em assembleias em cada sede seguindo todos os protocolos de segurança de saúde e os trabalhadores, cansados do descaso da empresa, decidiram dar um basta nessa situação. Estamos em estado de greve desde o dia 1º de abril, depois do calote que sofremos em relação ao PPR. Agora, a empresa também não aceita as cláusulas econômicas propostas para o ACT 21/22", explica José Claudinei Messias, presidente interino do Sindicato da Sorocabana.

A CPTM insiste em reajuste zero nas negociações há dois anos e, agora no ACT 21/22, atrasando a data-base da proposta e colocando em risco a saúde financeira dos ferroviários. "Como a categoria pode trabalhar tranquila se não há garantias de que receberá recuperação das perdas salariais? O que a CPTM está fazendo é desrespeitoso e mostra o quanto os ferroviários representam somente números para a empresa e é hora de dar um basta!", afirma Messias.

Além disso, no que diz respeito ao pagamento do PPR 2020, os ferroviários estão indignados com o tratamento recebido da empresa. A CPTM não aceitou o acordo proposto pelo Ministério Público para a liquidação da dívida do PPR 2020, que já tem duas parcelas vencidas e sem previsão de pagamento, um verdadeiro calote da CPTM e do Governo do Estado.

Cabe lembrar que durante a pandemia, os ferroviários estiveram e estão na linha de frente e considerados categoria essencial, sem qualquer consideração pela empresa ou Governo Estadual e também reclamam que durante a pandemia tiveram de comprar seus equipamentos de segurança, como máscara e álcool gel, que apenas passaram a ser fornecidos após decisão judicial depois de ação judicial do Sindicato e Ministério Público.

A paralisação das linhas da CPTM acontecerá a partir da meia noite do próximo dia 15, sem previsão de término.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/07/2021

HÁ 18 ANOS SERVINDO À LOGÍSTICA QUE MOVE O BRASIL

Editorial Portogente

E pur si muove! (Galileu Galilei)

Hoje o Portogente celebra 18 anos. Gratificado, compartilha com seu público uma história honrosa que pode ser resumida pelo fato de ser o líder mundial entre os concorrentes. Uma posição conquistada por mais de 3,5 milhões de visitantes nos últimos 12 meses, em um crescendo. Uma celebração feliz em um clima de pandemia e de muita tristeza. Momento de assumir novos desafios e servir à logística do Brasil. De anunciar iniciativas no cenário da sustentabilidade e da distribuição física de mercadorias.



Produzido por uma equipe pluridisciplinar, Portogente é atento ao desenvolvimento tecnológico e informacional. Seu robusto Conselho Editorial, com ampla competência e diletantismo, constitui-se em um fórum permanente das questões mais complexas envolvendo as logísticas e cadeias de suprimento que movem o Brasil. Em pauta, o projeto Santos2050 em 360°, para possibilitar o principal porto brasileiro receber os grandes navios do futuro.

No planeta que navega na Internet, cada vez mais, Portogente cruza fronteiras e conecta o mundo. É

traduzido num click em 55 idiomas, e difundido através de uma rede de milhares de pessoas que se intersectam por todo o novo mundo, onde a marca é essencial como sinal reconhecido de valor e os compradores têm muitas escolhas, razão dos significativos acessos oriundos de Chicago e Nova Iorque, nos Estados Unidos da América - EUA.

Essa ampla rede do comércio mundial favorece interesses comerciais e governamentais, por meio da maior diversidade de mensagens e de participantes. Por valorizar o debate como a luz do sol, Portogente promove web conferências com temas candentes. O resultado é um acervo de opiniões balizadoras e ampliação da participação com as comunidades afetadas, para terem voz e influenciarem os resultados contemplando às suas necessidades.

O webinar Santos2050 em 360°, previsto para o próximo dia 20 de julho, será uma sala composta com o objetivo bem definido e participantes de expressão estratégica. Será uma oportunidade de convencer a todos que o conhecimento e os pensamentos podem transformar as coisas e mover montanhas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/07/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS CRESCEU 72%

Informação: ANBA (8 de julho de 2021)



Brasil teve queda na produção e na exportação de autoveículos em junho sobre maio, mas conseguiu aumentar os volumes em relação a 2020. – Foto: Carlos Neves/Portos do Paraná/ANBA/Reprodução

São Paulo – As exportações brasileiras de veículos somaram 33,5 mil unidades em junho, com queda de 9,4% sobre maio, mas crescimento de 72,6% em relação ao mesmo mês de 2020, quando foram embarcados ao exterior apenas 19,4 mil carros. As informações foram divulgadas nesta quarta-

feira (07) pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). No primeiro semestre de 2021, as exportações aumentaram 67,5%, com a venda de 200,1 mil veículos. No mesmo período do ano passado esse número foi de 119,5 mil.

A produção brasileira do setor em junho foi de 166,9 mil unidades, 13,4% a menos do que no mês anterior, quando esse número foi de 192,8 mil unidades. Na comparação com junho de 2020, quando foram produzidos 98,4 mil veículos, houve crescimento de 69,6%. No primeiro semestre de 2021, a produção foi de 1.148,5 mil autoveículos, 57,5%, a mais do que no primeiro semestre do ano passado, quando esse número foi de 729,3 mil.

De acordo com o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, a queda da produção se deve à baixa oferta de semicondutores, problema que afeta as indústrias do mundo inteiro. “Acredito que a falta de semicondutores tenha impedido a produção de algo entre 100 mil e 120 mil novos veículos no primeiro semestre”, disse. A Anfavea revisou as projeções para o ano. A exportação deve alcançar 389 mil veículos. A estimativa anterior era de 353 mil.

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

Data: 08/07/2021

ABU DHABI EXPLORA HIDROGÊNIO VERDE EM AMÔNIA PARA REMESSA E EXPORTAÇÃO

Informação: Maritime Executive (8 de julho de 2021)



O porto Khalifa de Abu Dhabi está localizado próximo à zona industrial (Khalifa) – Foto: Maritime Executive

A Companhia Nacional de Energia de Abu Dhabi (TAQA) e os Portos de Abu Dhabi estão discutindo o desenvolvimento de um projeto de exportação de hidrogênio verde para amônia em escala industrial em Abu Dhabi. Segundo as empresas, uma parceria para um projeto de hidrogênio verde para amônia nessa escala seria um passo significativo para a entrada de Abu

Dhabi no mercado de energia verde.

As empresas trabalharão juntas no desenvolvimento de propostas para uma instalação de exportação de amônia verde a ser baseada na Zona Industrial de Khalifa em Abu Dhabi (KIZAD). A

nova usina seria alimentada por hidrogênio produzido por uma instalação de eletrolisador emparelhada com uma usina de energia solar fotovoltaica de 2 GW. O hidrogênio verde seria transformado em amônia líquida para abastecer navios convertidos para usar amônia como combustível de bunker e para exportação dos portos de Abu Dhabi por meio de transportadores de gás especializados.

“O hidrogênio verde requer produção de eletricidade de baixo carbono em grande escala e água dessalinizada”, disse Jasim Husain Thabet, CEO e diretor administrativo do Grupo TAQA. “Estamos satisfeitos por ter aberto discussões com nosso parceiro Portos de Abu Dhabi sobre o desenvolvimento de propostas para uma instalação de grande escala industrial que, se for adiante, colocará Abu Dhabi no centro do mercado emergente de hidrogênio verde.

O projeto dos Portos TAQA-Abu Dhabi também contará com uma instalação de armazenamento no Porto Khalifa, abrindo a oportunidade para se tornar um centro de exportação de amônia verde para mercados internacionais, incluindo Europa e Ásia Oriental. A fazenda solar, o eletrolisador e a planta de produção de amônia ficarão situados em KIZAD. A planta de amônia terá conectividade de dutos para as instalações de armazenamento do Porto Khalifa, permitindo que grandes volumes de amônia sejam entregues diretamente no porto.

O capitão Mohamed Juma Al Shamisi, CEO do Grupo dos Portos de Abu Dhabi, disse: “Temos o prazer de iniciar conversas com a TAQA para o desenvolvimento potencial de uma instalação de exportação de hidrogênio verde para amônia em escala industrial. Esta colaboração potencial visa atender às necessidades regionais e globais de energia verde, bem como apoiar o objetivo da liderança de nosso país de posicionar Abu Dhabi no centro do novo mercado emergente de energia verde.”

As empresas destacaram a localização estratégica entre o Oriente e o Ocidente, sua proximidade com KIZAD e Zonescorp, bem como a conectividade multimodal por mar, ar e terra ligando Abu Dhabi aos mercados globais. Eles disseram que o Porto Khalifa está em uma posição ideal para se tornar um importante pólo de exportação de hidrogênio verde e seus derivados para todos os mercados internacionais.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/07/2021

VLI IMPLEMENTA NOVA TECNOLOGIA PARA OTIMIZAR EMBARQUES E DESEMBARQUES PORTUÁRIOS

Informação: Guia Marítimo (8 de julho de 2021)

A VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos, acredita na inovação como um caminho para transformar a logística do Brasil. Focada em otimizar os processos nas atividades portuárias, desenvolveu o Speed (Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios), uma ferramenta dedicada que promove maior eficiência nas operações de carga e descarga dos navios. O software é capaz de planejar, simular cenários mais ágeis e proporcionar uma melhor utilização de recursos operacionais, respeitando os limites de estabilidade da embarcação. Desenvolvido pela área de Tecnologia de Informação e Logística Digital da VLI, o Speed possibilita executar as operações de embarque e desembarque de forma mais eficiente, explorando toda a capacidade operacional da empresa. O software já é usado nas operações da empresa no Porto do Pecém (CE).

O Speed utiliza dados de engenharia naval de cada modelo de navio para realizar os cálculos, simulações e propor planos otimizados, mais aderentes à estratégia e capacidade operacional do porto, que garantem a estabilidade da mesma forma que os sistemas dos navios. “Com a iniciativa, a VLI passa a ser pioneira em propor planos de desembarque considerando a capacidade operacional dos portos e os interesses dos clientes, garantindo a estabilidade e segurança dos navios de forma personalizada para cada embarcação”, afirma Cláudio Xavier, líder de Transformação Digital da VLI e um dos responsáveis pelo desenvolvimento do Speed.

Maycon Lira, analista operacional da VLI no Porto do Pecém, explica que, antes do Speed, o plano de desembarque de navios era feito exclusivamente pelo capitão e com foco exclusivo na estabilidade do navio, sem preocupação com o tempo necessário para a conclusão do desembarque. “Além dessas restrições e dificuldades, o tempo gasto com negociações junto aos capitães para adequações no plano, quantidade de passadas e troca de porões excessivas, impactavam diretamente o tempo de operação, a performance e taxa comercial.”

A expectativa é de que a iniciativa seja replicada para todos os terminais portuários onde a empresa atua. Dois deles, o Terminal de Produtos Diversos (TPD) e o Terminal Portuário de São Luís (TPSL), já estão em fase de implementação. “Desde o início havia a preocupação em garantir que a solução fosse desenvolvida pensando na replicação para outros portos da companhia, na possibilidade de se tornar um novo negócio e ser aplicado em operações portuárias do mercado”, finaliza Xavier.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/07/2021

PORTO DE PARANAGUÁ APRESENTA VANTAGENS DE EMBARQUE A EMPRESÁRIOS ASIÁTICOS

Informação: AEN (8 de julho de 2021)

A Portos do Paraná recebeu nesta quarta-feira (7) uma comitiva de empresários asiáticos interessados em conhecer os diferenciais do Porto de Paranaguá em relação a outros portos no embarque de açúcar ensacado.

Eles foram recepcionados pelo diretor de Desenvolvimento Empresarial da empresa pública, André Pioli, que apresentou aos visitantes os investimentos planejados no Corredor de Exportações, na dragagem e em desestatizações, além dos diferenciais de exportar através de Paranaguá, enfatizando a prioridade de embarque do granel e ensacado.

“A cada dia temos mais negócios nos portos paranaenses, fruto da eficiência dos trabalhadores portuários. Somos modelo de excelência para todos os portos do Brasil e essa reunião é prova disso”, afirma Pioli. Segundo ele, Paranaguá tem a maior eficiência de movimentação do País com a estrutura disponível.

Emerson Rodrigues Feitosa, diretor comercial da Câmara do Comércio e Indústria Brasil Korea (CCIBK Brasil), disse o grupo conheceu como funciona o porto, principalmente a questão operacional e de acessos (rodoviários e ferroviários). “A intenção é já acertar na usina produtora para operacionalizar o transporte nos próximos meses. Queremos fazer embarques de empresas que representamos através do Porto de Paranaguá”, disse.

Açúcar é um dos principais produtos movimentados pelos portos de Paranaguá e Antonina. Somente no mês de junho foram exportadas 54.752 toneladas do produto ensacado e 417.595 toneladas a granel. No primeiro semestre do ano, foram 1.990.526 toneladas em exportação. Com 600 milhões de hectares de cana, o Paraná estima colher 34 milhões de toneladas de açúcar na safra atual.

PARTICIPAÇÃO – Além da equipe da diretoria Empresarial da Portos do Paraná, participaram também da reunião os empresários Mang, Dechuan e Yunfeng Jin; o presidente da Câmara de Comércio e Indústria Brasil/Coreia do Sul, Suk Chung; e o administrador da Regional da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), Raphael Assahida.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/07/2021

EM MOVIMENTAÇÃO MENSAL DE CARGAS, PORTO DE SANTOS TEM 3ª MAIOR ALTA DA HISTÓRIA EM ABRIL

Informação: Sistema Costa Norte (8 de julho de 2021)

Com 13,7 milhões de toneladas de cargas transportadas em abril, o Porto de Santos (SP) registrou a terceira maior marca mensal de sua história, representando um crescimento de 1,7% em relação ao mesmo período de 2020. Até hoje, apenas os meses de março de 2021 (com 15,2 milhões de toneladas) e agosto do ano passado (também com 13,7 milhões de toneladas) alcançaram números superiores no principal terminal portuário da América Latina. Segundo a Santos Port Authority (SPA), companhia que opera e administra o porto, o volume de cargas movimentadas no quarto mês do ano foi impulsionado principalmente por contêineres, açúcar e soja. Do total de 10,3 milhões de toneladas embarcadas, 5 milhões de toneladas foram de soja (alta de 9,2%); e 1,3 milhão de toneladas, de açúcar (aumento de 16%). Já a movimentação de contêineres nos dois fluxos totalizou 382,2 mil TEUs (salto de 6,6%).

Em um ano marcado pela quebra de recordes (os quatro primeiros meses superaram suas próprias marcas no comparativo anual), os números acumulados de embarque e desembarque de cargas no primeiro quadrimestre de 2021 atingiram 49 milhões de toneladas. Esse valor representa não só um crescimento de 8,3% em relação ao mesmo período de 2020, como também um recorde histórico para o Porto de Santos. Porto de Cabedelo tem aumento de 25%. Situado na região metropolitana de João Pessoa (PB), o Porto de Cabedelo também vem apresentando bons números ao longo de 2021. Nos primeiros cinco meses do ano, o terminal registrou um crescimento de 25% na movimentação de cargas, de acordo com a Gerência de Operações da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB).

Com as 74,1 mil toneladas de cargas embarcadas e recebidas em maio, o terminal paraibano já soma 522,4 mil toneladas movimentadas no acumulado do ano. No quinto mês, o produto mais operado foi a gasolina, com 26,5 mil toneladas. Outros produtos também transportados por lá foram petcoke, com mais de 15 mil toneladas, diesel, malte e trigo.

Porto do Pecém cultiva números positivos em abril. Outro terminal que se destacou neste primeiro semestre foi o Porto de Pecém, localizado em São Gonçalo do Amarante (CE), onde a importação de equipamentos para o segmento de energia renovável e o retorno das operações de transbordo alavancaram em 44% o fluxo de cargas em abril. Com cerca de 1,7 milhão de toneladas registradas no quarto mês do ano, o terminal cearense chegou ao total de 6,7 milhões de toneladas de cargas movimentadas no primeiro quadrimestre de 2021, elevando a média mensal para quase 1,7 milhão de toneladas. Em 2020, o fluxo médio no período de janeiro a abril foi de 1,4 milhão de toneladas, enquanto em 2019 esse valor beirou a casa de 1,2 milhão de toneladas.

Números animadores para o segmento

Após um ano completamente afetado pela crise causada pela pandemia da Covid-19, os resultados obtidos nos primeiros meses de 2021 mostram uma evolução no setor de cargas, com números positivos em vários portos brasileiros. Vale lembrar que toda a movimentação de produtos pelo país se deve ao trabalho de empresas de transporte, equipamentos, modais e demais negócios relacionados. Para que tudo isso ocorra de forma ágil e segura, as transportadoras contam com equipamentos específicos para a realização dessas atividades, como cintas de amarração de carga, responsáveis por garantir a segurança no processo de movimentação de mercadorias. Feitas a partir de poliéster e resistentes a produtos ácidos, essas cintas são leves e flexíveis o suficiente para oferecer alta resistência e estabilidade durante o deslocamento de materiais.

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

Data: 08/07/2021

BTP ATESTA 100% DE USO DE ENERGIA LIMPA EM SEU TERMINAL

Informação: Brasil Terminal Portuário (8 de julho de 2021)

A Brasil Terminal Portuário (BTP) acaba de dar um importante passo em sua jornada de desenvolvimento sustentável no Porto de Santos. Neste mês de julho, o terminal adquiriu o Certificado Internacional de Energia Renovável (I-REC), um reconhecimento de nível global que garante a utilização de energia renovável pelas empresas. Isso significa que, a partir de agora, 100% da energia utilizada para o funcionamento da BTP é limpa, proveniente de fontes renováveis.



Foto: BTP

A novidade reafirma o compromisso da Empresa com a preservação do Meio Ambiente, que já vem marcado antes mesmo do início de sua trajetória no Porto de Santos. A BTP foi responsável pela remediação ambiental do antigo lixão da Alemoa, transformando o maior passivo ambiental em área portuária do País, no local em que, hoje, abriga e opera o maior terminal de contêineres da América do Sul. “A BTP pratica o respeito ao meio ambiente desde a sua concepção, e a sustentabilidade segue como fundamental valor corporativo. Investimentos em sustentabilidade

são sempre considerados em nossos planos de curto, médio e longo prazos” conta Ricardo Arten, CEO da BTP.

Para Renato Ferreira, gerente de HSEQ (Meio Ambiente, Saúde, Segurança e Qualidade), o certificado I-REC simboliza a responsabilidade Ambiental da BTP, que busca constantemente alternativas mais sustentáveis para o negócio e para o Meio Ambiente. “Assegurar que consumimos energia elétrica de fontes totalmente renováveis nos coloca em uma posição de destaque ainda maior, reafirmando nosso compromisso com a mitigação dos impactos ambientais das nossas operações, alinhada à política de gestão da BTP”, explica Renato Ferreira.

Já para Joel Contente, diretor de Assuntos Corporativos, a mudança é um grande marco pois reforça o posicionamento do país como um das matrizes energéticas mais limpas do mundo, além de ir ao encontro dos desafios globais para o desenvolvimento sustentável. “Energia acessível e limpa a todos faz parte de um dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU. Estarmos alinhados a esses objetivos representa muito orgulho para nós e nos indica que estamos no caminho certo”, celebra.

Anualmente, a BTP passa por um rigoroso processo de apresentação de informações ambientais, sociais e de governança detalhadas do empreendimento e também por auditoria documental, buscando desenvolver seus fundamentos de ESG (Environmental, Social and Governance), alinhado com a visão de seus acionistas. “Nossos acionistas estão comprometidos com esse tema, e planos sobre como tornar nossas operações mais sustentáveis – para um negócio cada vez mais responsável e viável no futuro – são pautas permanentes em nossas reuniões de Conselho”, acrescenta Arten.

A certificação I-REC, que possui validade internacional, é utilizada no Brasil desde 2017 e tornou-se um meio confiável de comprovar a origem da energia utilizada pelas Empresas. O processo de aquisição deste certificado, pela BTP, contou com o apoio de empresas parceiras como a 2W Energia e Engie Brasil.

Sobre a BTP

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

Mais informações no portal www.btp.com.br

E nas redes sociais oficiais: [@brasilterminalportuario](https://twitter.com/brasilterminalportuario)

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

Data: 08/07/2021

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

Informação: CODESA (7 de julho de 2021)



Mais uma etapa do processo de desestatização da CODESA, que inclui os Portos de Vitória e Barra do Riacho, aconteceu nesta terça-feira (6): a audiência pública conduzida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A transmissão online, das 9h às 13h, atendeu ao disposto no Art. 39 da Lei 8.666/1993. O objetivo foi “prestar informações ao público em geral, bem como receber sugestões e

contribuições no referido processo de desestatização”.

Durante a audiência foram apresentados os resultados das análises realizadas pelas consultorias contratadas pelo BNDES para o desenvolvimento do processo de desestatização, as condições aprovadas pelo Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) para a alienação da CODESA e as principais características do edital de desestatização. Os interessados puderam se manifestar por escrito ou oralmente, inclusive com sugestões e contribuições à modelagem de concessão, que podem ser feitas até às 20h desta quarta-feira (7).

Participaram da apresentação da audiência pública: presidente da CODESA, Julio Castiglioni; secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni; secretária do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier; superintendente da Área de Estruturação de Parcerias de Investimentos do BNDES, Cleverson Aroeira; diretor da PWC Brasil (empresa que lidera o consórcio que está à frente do projeto de desestatização), Marcelo Salles.

Certezas

Reconhecendo a competência do quadro funcional da companhia, Castiglioni destacou “duas certezas” em sua apresentação: “Com uma administração técnica e racional, a CODESA tem capacidade de gerar uma riqueza perene. E por contar com profissionais muito capacitados, isso dará ao novo concessionário uma mão de obra preparada e competente”. Já Piloni ressaltou os bons resultados da nova gestão que assumiu em 2019, tornando-a uma empresa saudável, e sublinhou que o modelo proposto (private landlord) será atrativo para a iniciativa privada, trazendo ganhos, mas sob regulações.

O superintendente Aroeira abordou a necessidade de o setor portuário atender às demandas do país, e o papel do BNDES no processo de desestatização do Porto de Vitória. Já Seillier falou dos desafios e avanços do PPI, que atualmente trabalha em 189 projetos e, por fim, traçou os próximos passos do cronograma de desestatização: 21/07 – protocolo do projeto para avaliação no Tribunal de Contas da União (TCU); 21/10, publicação do edital; primeiro trimestre de 2022, leilão; segundo trimestre de 2022, assinatura do contrato e assembleia geral extraordinária.

Outorga



A CODESA tem hoje pouco mais de 200 empregados e foi incluída no Plano Nacional de Desestatização (PND) em 2019. O processo de privatização prevê a alienação de 100% das ações da companhia. O licitante que arrematar a Companhia assumirá todos os passivos. A empresa passará a ser privada, recebendo o direito de exploração dos portos de Vitória e Barra do Riacho, sob regime de concessão por um período de 35 anos, prorrogáveis por mais 5 anos.

Segundo Marcelo Salles, da PWC Brasil, além de assumir os passivos da CODESA, a futura concessionária deverá pagar uma outorga cujo valor mínimo restou fixado em R\$ 480 milhões, a serem pagos no ato da assinatura do contrato de concessão. Sobre este valor poderá incidir algum ágio, a depender do resultado da disputa licitatória.

Além disso, serão pagas 25 parcelas anuais fixas, no valor de R\$ 31 milhões cada, além de uma contribuição variável fixada em 7,5% sobre a receita bruta anual da futura concessionária.

Empregados e aposentados terão direito à aquisição de 10% das ações da CODESA que serão ofertadas. E mais: período de transição de 12 meses, com garantia de emprego (salvo justa causa); proposta de PDV em substituição ao período de transição para funcionários com mais de 30 anos de casa; oferecimento de programa de requalificação profissional para empregados que venham a ser desligados.

Trabalhadores

Os trabalhadores da Companhia acompanharam a audiência pública com atenção. Para dar transparência e oportunidade de debate, a CODESA manteve no ar a transmissão integral do evento, que foi exibido nos aparelhos de tv da empresa. Alguns colaboradores tiveram oportunidade de fazer perguntas, ao vivo.

A mesa diretora dos trabalhos respondeu a diversas manifestações e questionamentos de sindicatos e associações portuárias e trabalhadores. A intenção foi receber sugestões e contribuições para o aprimoramento do modelo.

No início deste ano, foi realizada audiência pública sobre a privatização pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), concluída em fevereiro. Já no dia 9 de junho, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) publicou a Resolução 188, aprovando o modelo private landlord de privatização da CODESA.

O BNDES disponibilizou em seu portal um ambiente virtual onde interessados na privatização da CODESA possam ter acesso a dados e informações sobre a companhia e modelagem de venda. A Sala de Informações Data Room disponibiliza todos os documentos da diligência prévia realizada na empresa nos últimos dois anos, trazendo um raio X da empresa, e ficará aberta até próximo da data do leilão.

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

FENOP REALIZA WEBINAR COM PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO, VICE-ALMIRANTE WILSON PEREIRA

Informação: FENOP (7 de julho de 2021)

A Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP) fará um novo webinar com o tema: Conhecendo o Tribunal Marítimo, a nossa Corte do Mar. O evento será mediado pelo presidente da FENOP, Sergio Aquino, e contará como palestrante o presidente do Tribunal Marítimo, Vice-almirante Wilson Pereira De Lima Filho.



Imagem: FENOP / Instagram

O webinar será no dia 26 de julho, a partir das 10h. Para participar basta realizar sua inscrição por meio do e-mail: webinar@fenop.org.br

A transmissão será feita pela plataforma Zoom e transmitida pela página do Youtube da FENOP. Durante a transmissão serão permitidas perguntas aos palestrantes. Não deixe de participar!

Veja o currículo do participante:

Vice-Almirante WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO – Presidente do Tribunal Marítimo

Mais de 44 anos de serviço na Marinha do Brasil, nos quais exerceu importantes cargos, cabendo

destaque para os de Comandante do Navio-Varredor “Araçatuba” e Comandante do Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta”, de Capitão dos Portos de Alagoas e de Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, além de Assistente da Marinha na Escola Superior de Guerra, Comandante da 2ª Divisão da Esquadra, Subchefe de Organização e Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, Comandante do 8º Distrito Naval e Diretor de Portos e Costas. Atualmente exerce o cargo de Presidente do Tribunal Marítimo.

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



AGÊNCIA SENADO - DF

APROVADA INDICAÇÃO DE FLÁVIA TAKAFASHI PARA DIRETORIA DA ANTAQ



Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado

Por 48 votos a favor, um contrário e uma abstenção, o Plenário do Senado aprovou nesta quarta-feira (7) o nome de Flávia Moraes Lopes Takafashi para integrar a diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A aprovação será comunicada à presidência da República.

Flávia Takafashi é presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos desde 2019. Formada em Direito, ela é servidora de carreira da agência

desde 2010 também chefia o Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, no Ministério da Infraestrutura.

Sabatinada pela Comissão de Infraestrutura (CI) em 14 de dezembro de 2020, a indicada afirmou que o setor de transportes aquaviários é “um dos mais estratégicos” para o desenvolvimento do Brasil e mostrou “resiliência” no período da pandemia de covid-19. Na ocasião, Flávia Takafashi

defendeu a desestatização das administrações portuárias, cujas concessões devem ser conduzidas com aptidão.

O mandato na diretoria da Antaq é de cinco anos, sem a possibilidade de recondução.

Fonte: Agência Senado - DF

Data: 08/07/2021

COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA SABATINA INDICADOS A ANTT, ANM, ANAC E ANTAQ

A Comissão de Infraestrutura (CI) sabatina indicados para: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT): Rafael Rodrigues (diretor-geral); Fábio Carvalho e Guilherme Sampaio (diretores); Agência Nacional de Mineração (ANM): Guilherme Gomes e Ronaldo Lima (diretores); Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel): Luciano Martins (Ouvidor); Agência Nacional de Aviação Civil (Anac): Luiz Nascimento (diretor); Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq): Joelma Barbosa (Ouvidora).

Fonte: Agência Senado - DF

Data: 07/07/2021

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

NOVAS AUTORIZAÇÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS GARANTEM R\$ 1,4 BILHÃO EM INVESTIMENTOS

Desde 2019, Ministério da Infraestrutura concedeu 96 autorizações, resultando em R\$ 8,9 bilhões contratados



Crédito: Ricardo Botelho/Minfra

Com 11 assinaturas de contratos, o Ministério da Infraestrutura garantiu nesta quarta-feira (7) R\$ 1,4 bilhão em investimentos nos terminais de uso privado (TUP) de oito estados brasileiros. Os valores serão destinados para a exploração de nove áreas, com previsão de uso dos recursos para melhoria da infraestrutura e aquisição de novos equipamentos, entre outras benfeitorias.

Os terminais com contratos assinados pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e pelo diretor geral da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, estão localizados nas cidades de Aracruz (ES), Barcarena (PA), Itaguaí (RJ), Itaituba (PA), Jaguarão (RS), Manaus (AM), Maragogipe (BA), Santana (AP) e São Luís (MA). Por ano, mais de 60 milhões de toneladas de carga sólida devem circular por esses TUPs.

“É oportuno a assinatura desses contratos. Com esse 1,4 bilhão que foi contratado hoje, teremos vários pais de família que colherão seus frutos e levando o sustento para dentro de duas casas”, disse o ministro da Infraestrutura, destacando que dois terços da movimentação de carga no país ocorrem pelos terminais privados

COMPETITIVO – No total, o investimento chega a 1.433.545.349,00 pela duração dos contratos, que foram assinados com as empresas WSAM, Edlog & Zport, Imetame, Porto São Luiz, Rio Amazonas, Hidrovias do Brasil, PLA, Chibatão, Enseada, Porto Sudeste e Plataforma Logística do Amapá.

“Esses investimentos da iniciativa privada reforçam o acerto do Governo Federal em investir na simplificação de processos e garantir a segurança jurídica e o cumprimento dos contratos. Além disso, vão gerar empregos e deixar o Brasil mais competitivo”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Além de Tarcísio e Nery, participaram da cerimônia de assinatura o ministro da Cidadania, João Roma; o secretário de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni; e a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa.

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

INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA RESULTA EM AUMENTO DA CARGA TRANSPORTADA POR TRENS



Crédito: Ricardo Botelho/MInfra

A afirmação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, de que o Brasil vive uma “revolução ferroviária em curso” cabe perfeitamente para resumir o primeiro semestre do setor, marcado pelos avanços estruturais na ampliação da malha nacional e também pelo aumento do volume de cargas transportado, de acordo com as informações apresentadas pelas concessionárias à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Em março, a ANTT registrou um salto de 30,1% na produção de transporte ferroviário na comparação com o mesmo período do ano passado. O maior crescimento ocorreu no total de toneladas transportadas de grãos agrícolas (+53%), combustíveis (+ 42%) e grãos minerais (+ 24,6%). “Isso demonstra a resiliência e a recuperação do setor”, celebra o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa.

Apontado como fundamental para o reequilíbrio da matriz nacional de transportes, o modal vai ajudar a baratear os custos operacionais de produção e, assim, tornar o produto brasileiro mais competitivo no exterior. Para tornar realidade esse equilíbrio, o MInfra já assegurou mais de R\$ 31 bilhões de investimentos contratados para as ferrovias brasileiras.

Confira o balanço do primeiro semestre de 2021

LIGAÇÃO EM CRUZ – Além disso, o MInfra avança na expansão da malha nacional, inclusive na implantação da cruz ferroviária para ligar os quatro cantos do Brasil através dos trilhos. Nesse sentido, a Ferrovia Norte-Sul, que corta praticamente o Brasil ao meio, teve inaugurada, em março, mais 172 quilômetros de trilhos, entre São Simão (GO) e Estrela D’Oeste (SP), com investimentos de mais de R\$ 700 milhões por parte da Rumo. Para o segundo semestre, existe a expectativa para a conclusão do restante do segmento, até Anápolis (GO), possibilitando, enfim, a integração total com a Malha Paulista.

A ligação leste-oeste da “cruz” também começa a ganhar forma. Em abril, o MInfra realizou o leilão do primeiro trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol), entre Ilhéus e Caetitê, na Bahia. Segmento importante para escoar a produção de minério de ferro da região e, que, em um futuro breve, também ajudará a potencializar o agronegócio baiano. Mais de R\$ 3 bilhões serão investidos neste trecho ao longo dos próximos anos, para uma operação que será integrada ao porto a ser instalado no sul da Bahia.

[Simultaneamente, o Governo Federal segue na construção do trecho baiano entre Caetité e Barreiras (Fio 2) e busca opções para implantar o segmento entre Barreiras e Figueirópolis (TO) – a Fio 3. Nesse ponto, ela se integrará à Ferrovia Norte Sul, completando o lado leste da cruz.

CENTRO-OESTE – Mais abaixo, em Goiás, começará em breve a construção do lado oeste, com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico). Recentemente, o MInfra recebeu uma nova licença de instalação por parte do Ibama que permitirá o início das obras, que serão realizadas pela Vale S/A em parceria com a Valec.

Projeto que só saiu do papel devido ao instrumento de investimento cruzado viabilizado pelo MInfra com a prorrogação antecipada do contrato com a Vale pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Mais de R\$ 2,5 bilhões a serem investidos na implantação da ferrovia, que, em um primeiro momento, partirá de Mara Rosa (GO) – onde se conecta à Ferrovia Norte-Sul – até Água Boa (MT). A Fico ainda pode “crescer” no futuro até o município de Lucas do Rio Verde (MT). A ideia é que haja uma concessão conjunta Fico-Fio.

FERROGRÃO – O MInfra também aguarda a possibilidade de encaminhamento do leilão da Ferrogrão ainda este ano. O ministro Tarcísio de Freitas não esconde a confiança na mudança de postura do Supremo Tribunal Federal para que o projeto, hoje no TCU, possa avançar e tenha, enfim, seu edital publicado. O projeto de mais de 900 quilômetros de trilhos entre Sinop (MT) e Miritituba (PA) pretende potencializar o agronegócio na região central do país. Um total de investimentos de mais de R\$ 25 bilhões.

“O Brasil precisa de Ferrogrão e terá a Ferrogrão. Hoje produzimos cerca de 70 milhões de toneladas de grãos e a previsão é a de que isso chegue a mais de 120 milhões de toneladas nos próximos anos”, avaliou o ministro, que reforça o caráter sustentável do projeto com a retirada de 1 bilhão de toneladas de CO2 da atmosfera.

RENOVAÇÃO – Outra iniciativa que pode sair ao longo do segundo semestre é a de mais uma renovação antecipada de contrato: com a MRS Logística, que opera mais de 1,6 mil quilômetros de trilhos na região Sudeste por mais 30 anos. A ferrovia, que atende os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, deve ser repontencializada com mais de R\$ 16 bilhões para o transporte de cargas, principalmente, minério de ferro, produtos siderúrgicos, contêineres, açúcar e carvão.

Também existe a expectativa para o avanço do PLS 261 no Congresso, que trata do Marco Legal das Ferrovias. O objetivo é permitir a exploração do transporte ferroviário de cargas, que hoje ocorre somente por concessão, por meio do regime de autorização, contribuindo para uma expansão ainda mais eficiente da malha nacional.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 07/07/2021

DESESTATIZAÇÃO DA CODESA VAI AUMENTAR COMPETIVIDADE E DINAMISMO DOS PORTOS, DIZ SECRETÁRIO

Audiência pública promovida pelo BNDES discutiu os próximos passos da transferência de capital da companhia capixaba

A desestatização da Companhia de Docas do Espírito Santo (Codesa), a primeira prevista no programa de concessões do Governo Federal na área de infraestrutura de transportes, terá como consequência imediata o aumento de competitividade e do dinamismo dos portos, disse nesta terça-feira (6) o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Piloni participou da audiência pública virtual promovida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para colher sugestões e contribuições para o aprimoramento do leilão, com previsão de publicação em outubro deste ano e que deve captar investimentos de até R\$ 1 bilhão.

“Queremos portos mais dinâmicos com melhor condição de competitividade”, disse o secretário. O contrato de concessão terá vigência de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos. Quem vencer a licitação vai administrar a Codesa e explorar indiretamente as instalações dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho.

EMPREGOS – Segundo Piloni, o modelo de desestatização proposto foi elaborado também com o pensamento de gerar novas postos de trabalho, mas também preservar os já existentes. “É uma pauta geradora de atividade econômica e de oportunidades. E dentro da Codesa também houve esse olhar cuidadoso em relação aos funcionários”, completou Piloni.

Também participaram da audiência pública a secretária especial do Programa de Parcerias e Investimentos do Ministério da Economia, Martha Seillier; o diretor-presidente da Codesa, Júlio Castiglioni; o superintendente de estruturação do BNDES, Cleverson Aroeira; e o representante do Consórcio Portos B/Portos Brasil, Marcello Salles.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 07/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

LEILÃO DA BR-163 MT/PA TEM UMA SÓ OFERTA E CONSÓRCIO VIA BRASIL SAI VENCEDOR

(Por Alberto Alerigi Jr.)

SÃO PAULO (Reuters) – O consórcio Via Brasil, formado por um grupo de empresas de infraestrutura e engenharia que já atua no Mato Grosso, saiu vitorioso nesta quinta-feira no leilão da BR-163, que liga o Estado a portos no Pará, com oferta de deságio de 8,09% sobre o valor máximo de pedágio definido no edital.

O consórcio, integrado por Conasa Infraestrutura, Zeta Infraestrutura, Construtora Rocha Cavalcante e M4 Investimentos, foi o único a apresentar oferta pelo ativo.

O projeto envolve concessão por 10 anos de cerca de 1.000 quilômetros de rodovia, que teve pavimentação concluída pelo exército em 2019 e serve como um importante canal de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste pelos portos do Norte do país. A obrigação de investimento ao longo da concessão é de cerca de 1,9 bilhão de reais.

Segundo o ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, a concessão da BR-163 entre Mato Grosso e Pará serve com uma “ponte” logística para dar tempo ao governo para preparar o leilão de operação e construção da ferrovia Ferrogrão, que aguarda autorização do Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 08/07/2021

GUEDES ALMOÇA COM EMPRESÁRIOS EM SP EM MEIO A RESISTÊNCIA SOBRE REFORMA TRIBUTÁRIA

(Por Camila Moreira e Ricardo Brito)

SÃO PAULO (Reuters) – O ministro da Economia, Paulo Guedes, participa nesta quinta-feira de almoço com um grande número de empresários em São Paulo, em meio à resistência à reforma tributária apresentada pelo governo.

O compromisso não fazia parte da agenda inicial do ministro, que foi atualizada no começo da tarde para incluir o almoço. Guedes busca apoio para a proposta, que foi recebida ainda com desgosto por agentes financeiros.



Guedes em evento no Planalto

O encontro, segundo a Reuters apurou com uma fonte a par do assunto, ocorreria na casa de João Camargo, administrador do grupo Esfera Brasil. Os empresários devem cobrar Guedes a respeito da proposta de mudanças na reforma, em especial questões referentes ao imposto de renda, disse essa fonte que pediu anonimato.

Entre os nomes que participam do encontro, segundo o ministério, estão André Esteves, do BTG; Benjamin Steinbruch, presidente da CSN; Jean Jereissati, presidente da Ambev; Luiz Carlos Trabuco, presidente do Conselho de Administração do Bradesco; e Luiza Helena Trajano, presidente do Conselho de Administração da Magazine Luiza.

Na véspera, mais de 100 associações empresariais e entidades assinaram carta direcionada ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), criticando o que chamaram de pressa na tramitação da reforma tributária, rechaçando pontos da proposta do governo e argumentando que o projeto desestimula a atração do investimento produtivo, prejudica a geração de empregos e dificulta o crescimento econômico.

Os signatários da carta criticaram o fim do desconto simplificado na declaração do Imposto de Renda Pessoa Física, defendendo que os recursos que o governo deixará de perder deveriam vir de redução dos gastos públicos –o que, para as entidades, aumenta a urgência da reforma administrativa.

Segundo Lira, a proposta de reforma tributária não será votada pelos deputados enquanto o texto não estiver maduro.

Já nesta quinta os presidentes de sete partidos de centro assinaram um acordo para que suas bancadas no Congresso Nacional atuem contra uma eventual elevação dos impostos durante a análise da proposta enviada ao Legislativo.

No fim de junho, o governo encaminhou à Câmara dos Deputados sua proposta de reforma do Imposto de Renda (IR), prevendo redução da alíquota sobre empresas, aumento do limite de isenção para pessoas físicas e a introdução da tributação sobre dividendos pagos aos investidores, com alíquota de 20%.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 08/07/2021

BRASIL VAI PERSEGUIR A FLEXIBILIZAÇÃO DAS REGRAS DO MERCOSUL, DIZ BOLSONARO

O presidente Jair Bolsonaro deixou claro que a prioridade da presidência brasileira do Mercosul, que se estende pelos próximos seis meses, será perseguir a flexibilização de regras do bloco. Nesta quinta-feira, 8, em cerimônia que marcou a passagem da presidência pro-tempore do Mercosul da Argentina para o Brasil – os governos dos quatro integrantes do bloco sul-americano se revezam na presidência a cada seis meses. Bolsonaro reclamou dos últimos seis meses e disse que o período em que os argentinos ficaram na presidência do bloco “deixou de corresponder às expectativas e necessidade de modernização do Mercosul”.

“Deveríamos ter apresentado resultados concretos nos dois temas que mais mobilizam nossos esforços recentes, na flexibilização de acordos com parceiros externos e na redução da Tarifa Externa Comum TEC”, afirmou.

Como mostrou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, os líderes dos países do Mercosul se reúnem nesta quinta-feira, de forma virtual, sob forte pressão externa e embates internos. Enquanto Brasil e Uruguai defendem a redução da TEC e a possibilidade de negociação de acordos com países externos ao bloco bilateralmente, a Argentina é fortemente contra.

Bolsonaro deixou claro a posição do Brasil e disse querer avançar nesses dois temas até o fim do ano. “O Brasil tem pressa. Os ministros e negociadores do Mercosul estão cientes de nossa sede de resultados”, afirmou. “Precisamos lançar novas negociações e concluir os acordos comerciais pendentes, ao mesmo tempo que trabalhamos para reduzir tarifas e eliminar outros entraves ao fluxo comercial entre nós e o mundo em geral”.

Ato falho

Bolsonaro abriu a transmissão com um ato falho falando da “pandemia brasileira”, quando se referia à presidência brasileira do bloco. Em sua fala, o presidente disse que seu governo está empenhado em garantir “rápida recuperação da economia neste momento de imunização em massa”.

“Não podemos deixar que o Mercosul continue a ser visto como sinônimo de ineficiência, desperdício de oportunidades e restrições comerciais. De modo a superar essa imagem negativa do bloco, o foco do Brasil tem privilegiado a modernização da agenda econômica do Mercosul”, completou.

O presidente brasileiro criticou o uso da regra de consenso como instrumento de veto e disse que isso tem o efeito de “consolidar sentimento de ceticismo e dúvida quanto ao verdadeiro potencial dinamizador do Mercosul”.

Pelas regras do Mercosul, qualquer mudança no bloco tem que ser feita em consenso entre os quatro países, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Antes de Bolsonaro, o presidente da Argentina, Alberto Fernández, chegou a dizer que o consenso é a “coluna vertebral” do Mercosul.

“O Brasil não vai parar nos esforços para modernizar sua economia e sociedade. Queremos que nosso sócios sejam companheiros em caminhada para prosperidade comum”, rebateu Bolsonaro. “O Mercosul nasceu de compromisso claro com a liberdade, democracia e abertura para o mundo. Serão esses os princípios orientadores da presidência brasileira ao longo desse semestre”.

Disputa

Os presidentes do Brasil, Jair Bolsonaro, e da Argentina, Alberto Fernández, duelaram na abertura da cúpula de chefes de Estado do Mercosul. Com visões antagônicas sobre os principais pontos de impasse atuais do bloco, os dois defenderam suas posições nos discursos iniciais, alfinetando a outra parte.

Enquanto Fernández usou a palavra “consenso” várias vezes em sua fala, evocando que se trata da “espinha dorsal” do tratado que completou 30 anos em 2021, Bolsonaro argumentou que o uso de regra de consenso como veto terá efeito de consolidar um ceticismo quanto ao bloco.

Outro ponto em que as visões são díspares diz respeito à revisão da Tarifa Externa Comum (TEC). O presidente argentino reforçou hoje o pedido de que o grupo leve em consideração o impacto de uma mudança na tarifa para alguns setores produtivos, principalmente em um momento de crise econômica gerada pela pandemia de coronavírus. Já Bolsonaro se mostrou frustrado pela falta de

um acordo para reduzir o tributo. “Deveríamos ter avançado em flexibilização de acordo e na redução de TEC”, sentenciou.

O clima de embate entre os dois presidentes demonstrado nesta quinta apenas enfatiza a falta de ânimo entre os membros do Mercosul. Como registrou o Broadcast, desde ontem, durante reuniões preparatórias, o clima “azedou”. Principalmente depois que o Uruguai anunciou que partiria em busca de novos parceiros fora do bloco.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 87/07/2021

PIB DO BRASIL VAI CRESCER DE 5% A 5,5% NESTE ANO, AFIRMA GUEDES NA CÂMARA

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta quarta-feira, 7, que o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil deve crescer 5% ou 5,5% em 2021. Segundo ele, o País está “surpreendendo o mundo”. Durante audiência pública na Câmara dos Deputados, Guedes lembrou que as previsões do mercado financeiro eram de queda do PIB maior do que a efetivamente verificada no ano passado.

Guedes – que participa nesta quarta-feira de audiência pública na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados – também disse que o andamento da pandemia do novo coronavírus no Brasil levou o governo a renovar o pagamento do auxílio emergencial em 2021. “A pandemia é que nos recomendou a renovação do auxílio emergencial”, disse o ministro na audiência, lembrando do aumento de casos de covid-19 no início do ano.

“Renovamos agora o auxílio emergencial por mais três meses. Vamos até outubro”, disse Guedes. “Em novembro e dezembro, reengatamos (sic) no Bolsa Família”, acrescentou.

Guedes citou ainda uma série de medidas adotadas pelo governo no ano passado, na primeira onda de covid-19. Além disso, defendeu que a vacinação em massa no Brasil finalmente deslançou. “O governo está produzindo vacina em massa, além da importação”, disse.

O ministro afirmou ainda, aos deputados, que a previsão do ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, é de que em três ou quatro meses os Estados brasileiros terão vacinado toda sua população adulta. “Queiroga diz que em três ou quatro meses teremos controle epidemiológico da pandemia”, afirmou.

O ministro da Economia, disse, ainda, que, por questões políticas, o País ficou “dois ou três meses” sem auxílio emergencial no início do ano, mas mesmo assim a economia brasileira “bombou” nesse período. “A economia subiu do mesmo jeito. Quer dizer que já estava se levantando de novo”, disse, acrescentando que a “fila de liberação” de recursos também permitiu alguma transferência em janeiro e fevereiro.

O ministro repetiu que a economia brasileira surpreendeu o mundo e se recuperou em “V”, com desempenho melhor do que os países desenvolvidos, à exceção da China e EUA. “A economia já voltou em V, voltamos ao nível anterior à pandemia, com a diferença que continuamos crescendo, vamos superar esse nível.”

Citando os números do varejo divulgados nesta manhã pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Guedes disse que a economia está decolando e que isso aparece em diferentes indicadores, como a arrecadação.

Guedes também fez uma retrospectiva das ações do governo na pandemia. Ele disse que o governo zerou a fila do Bolsa Família e atendeu aos mais frágeis imediatamente. “Preferimos pecar pelo excesso. Gastamos 8,5% do PIB, R\$ 600 bilhões, metade para os mais frágeis.” O ministro ainda disse que o Benefício Emergencial (BEm) custou R\$ 47 bilhões e protegeu um terço da mão de obra formal privada do País. Ele repetiu que foi a primeira recessão que houve criação de vagas.

Sustentação parlamentar

Na audiência, Paulo Guedes, afirmou que o governo Bolsonaro tem atualmente um “eixo de sustentação parlamentar” no Congresso, algo que não tinha no início da administração. Para ilustrar o comentário, Guedes lembrou que neste ano, “em poucas semanas”, o Congresso aprovou o projeto de autonomia do Banco Central, a lei de saneamento e a lei do gás, entre outras matérias de interesse do governo. “Está tudo andando”, disse o ministro. “O plano econômico está andando.”

Guedes disse ainda que a economia brasileira é uma “engrenagem” que funcionou. “Fomos testados no limite”, afirmou o ministro. Por outro lado, ele reconheceu contribuições trazidas pela própria oposição ao governo, inclusive em matérias como a Reforma da Previdência. “Mesmo a oposição, quando divergiu, trouxe ensinamentos importantes”, disse. “Nos ajudaram quando disseram que o BPC Benefício de Prestação Continuada é importante para regiões mais frágeis.”

Reformas

O ministro da Economia fez na audiência uma defesa de duas propostas de reformas econômicas do governo: a administrativa e a tributária. Segundo ele, no primeiro caso a intenção é respeitar “todos os direitos do funcionalismo público atual”. “Queremos valorizar o serviço público”, acrescentou.

Ao tratar da reforma tributária, Guedes lembrou que o Brasil é um País de baixa renda. “Não adianta jogar impostos em cima de 30 milhões de brasileiros com renda baixa”, disse. O ministro fez ainda uma defesa da tributação dos rendimentos de capital e da remoção de subsídios na economia.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 07/07/2021

VAREJO ESTÁ 3,9% ACIMA DO PERÍODO PRÉ-PANDEMIA, AFIRMA IBGE

A melhora no desempenho do varejo na passagem de abril para maio fez o volume de vendas ficar 3,9% acima do nível de fevereiro de 2020, no pré-pandemia. No varejo ampliado, que inclui as atividades de veículos e material de construção, as vendas operam 1,6% acima do pré-pandemia. Os dados são da Pesquisa Mensal de Comércio divulgada nesta quarta-feira pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

“Há recuperação gradual, ainda desigual, de todas as atividades”, apontou Cristiano Santos, analista da Coordenação de Serviços e Comércio do IBGE.

Os segmentos de material de construção, artigos farmacêuticos, outros artigos de uso pessoal e doméstico, supermercados e móveis e eletrodomésticos estão operando acima do patamar pré-crise sanitária. O segmento de material de construção está 21,9% acima do patamar de fevereiro de 2020; artigos farmacêuticos, 10,8% acima; outros artigos de uso pessoal e domésticos, 18,0% acima; supermercados, 3,5% acima; e móveis e eletrodomésticos, 1,6% acima.

Os veículos estão 4,6% abaixo do patamar pré-pandemia; vestuário, 3,1% abaixo; livros e papelaria, 37,1% abaixo; combustíveis, 3,4% abaixo; e equipamentos de informática, 5,4% abaixo.

A reabertura de atividades econômicas que foram fechadas em março pela segunda onda da pandemia de covid-19, comércio eletrônico e uma estratégia de promoções adotadas por alguns setores varejistas impulsionaram o desempenho do varejo em maio e abril, avaliou Cristiano Santos

As vendas subiram 1,4% em maio ante abril, após já terem avançado 5,4% no mês anterior. Para Santos, o varejo mostra uma retomada após a segunda onda de covid-19, que também teve medidas de restrições mais brandas que no início da pandemia.

“Você tem retomada das atividades em lojas físicas, e aí isso se reflete nas empresas. O impacto da segunda onda foi distinto nas diferentes regiões do País, com fechamento de estabelecimentos em momentos diferentes. O fechamento também foi mais brando, fecharam menos tempo talvez, teve muito fechamento parcial”, justificou Santos.

A antecipação de compras para o Dia das Mães, segunda data mais importante para o varejo nacional (atrás apenas do Natal), também ajuda a explicar o bom desempenho de abril ante março. As vendas no comércio varejista em abril foram revistas de um avanço de 1,8% para 4,9%.

“A antecipação de compras do Dia das Mães já explicava a alta de 1,8%, agora, com a entrada do dado de maio, reforça essa tendência”, explicou Santos.

Em maio ante abril, houve avanços em sete das oito atividades que integram o comércio varejista.

“A leitura é de alta. Já era no mês passado. É uma leitura de alta que amplifica, porque o mês de maio vem numa base de comparação com abril um pouco acima”, ressalta o pesquisador do IBGE. “O consumo vem muito baseado em internet, muito baseado em promoção”, acrescentou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 07/07/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CMSE INDICA RESTRINGIR AINDA MAIS VAZÃO DE HIDRELÉTRICAS

Por epbr - 8 de julho de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Política energética, Setor elétrico

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), formado por órgãos do setor, indicou a necessidade de aumentar a restrição de vazão de hidrelétricas, que afeta especialmente os rios das hidrovias do Tietê-Paraná.

— Com a falta de chuvas, o governo vê necessidade de maior flexibilidade nas operações das usinas Jupiá, Porto Primavera, Ilha Solteira e Três Irmãos. Também reafirmou a demanda por energia importada da Argentina e do Uruguai e pelo despacho de térmicas, independente do custo.

— O ONS deverá criar uma rotina quinzenal de divulgação de informações para transportadores que utilizam as hidrovias, “especialmente diante dos níveis de operação previstos para as usinas hidrelétricas Ilha Solteira e Três Irmãos, que têm relevância para a navegação na Hidrovia Tietê-Paraná”, diz nota do MME.

— A previsão é que a energia armazenada no subsistema Sudeste/Centro-Oeste, o principal do país, atinja 26,4% em julho. Está em 29,1%. Veja a nota na íntegra.

— Com a publicação da Medida Provisória 1055, a Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG) tem o poder de determinar ações para órgãos federais e concessionários, incluindo agências do setor, como a Aneel e a ANA. O gabinete de crise volta a se reunir nesta quinta (8/7).

— A preocupação do ONS é com o aumento da demanda por energia. O operador do sistema indica que a demanda industrial, especialmente voltada para exportação, está aquecida. E o avanço da vacinação sinaliza maior consumo do comércio...

—... Enquanto a energia natural afluyente (ENA) – a água que chega nos reservatórios das hidrelétricas ou nos cursos dos rios – chegou a 56% da média histórica no início de julho, e a previsão é que fique em 62% ao longo do mês.

Em entrevista à TV Senado, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, voltou a negar a necessidade de racionamento ou apagão. Culpou a falta de chuvas e disse novamente que os consumidores precisam economizar:

— “Essas termelétricas estão sendo utilizadas mais intensamente agora, fruto dos níveis dos nossos reservatórios, e isso vai na conta do consumidor. Essas bandeiras tarifárias significam que o custo da energia ficou mais caro e essa energia tem de ser paga, é isso que indica e o consumidor vai ter de arcar com o custo”. Broadcast

Acordo da Petrobras com o Cade para abertura do mercado de gás completa dois anos, mas companhia segue como a única supridora em praticamente todos os contratos com distribuidoras do país.

— “(...) é preciso um pouco mais de assertividade — da Petrobras e de outros atores direta ou indiretamente envolvidos — para que o Brasil consiga efetivamente ter um mercado com diversidade de ofertantes”, escreve Marcelo Mendonça, da Abegás, em O xadrez que trava o mercado de gás natural (leia na íntegra).

— Por diversos motivos, o acesso à infraestrutura não se materializou. O arrendamento do terminal de GNL da Bahia não saiu do papel; Petrobras ainda é a única a contratar capacidade dos gasodutos de transporte; o serviço de processamento de gás para terceiros ainda não se materializou; e a venda da Gaspetro atrasou.

O Departamento de Energia dos Estados Unidos (DOE, em inglês) vai destinar US\$ 52,5 milhões em financiamento para 31 projetos voltados ao desenvolvimento de tecnologias de hidrogênio limpo.

— Segundo anúncio feito nessa quarta (7/7), o objetivo é reduzir em 80% o custo do hidrogênio renovável até 2030, como divulgado em abril pela secretária de Energia dos EUA, Jennifer Granholm, na Cúpula do Clima. epbr

Com investimento de US\$ 6 bilhões, a Fortescue Future Industries (FFI), subsidiária da mineradora australiana Fortescue Metals Group, vai construir uma usina de hidrogênio verde (H2V) no Ceará. A FFI assinou um memorando de entendimento com o governo do estado nessa quarta (7/7). epbr

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

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

Transição justa. “É cada vez mais evidente que precisamos acelerar a transição energética como caminho para a economia de baixo carbono. É também crucial que as empresas incorporem incessantemente em suas culturas organizacionais aspectos ambientais, sociais e de governança – reunidos na sigla “ESG”...

— ... Contudo, pouco tem se falado sobre o que essa necessária transformação na geração e no consumo de energia e no modo de ação e de produção das corporações irá causar no mundo do trabalho”, escreve Deyvid Bacelar, coordenador geral da Federação Única dos Petroleiros (FUP).

— **Leia a íntegra em Transição justa: quando mudança energética e ESG olham para pessoas**
https://epbr.com.br/transicao-justa-quando-mudanca-energetica-e-esg-olham-para-pessoas-por-deyvid-bacelar/?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=b728a2b5fe-epbr-comece-seu-dia-20210707_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-b728a2b5fe-183400681

Pressão por R\$ 5 bi para rodovias. Em recado para caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) disse que “muitas vezes” é preciso retirar orçamento de outros ministérios e transferir para obras da Infraestrutura, comandada por Tarcísio de Freitas. E cita R\$ 5 bilhões para manutenção de rodovias federais.

— “Eu estou em cima do Paulo Guedes para arranjar, a pedido do Tarcísio, né, por volta de R\$ 5 bilhões, que é muito pouco perto do total do orçamento, para a gente fazer a manutenção da malha federal pelo Brasil”, disse em entrevista à Rádio Guaíba. Folha

— O presidente tenta amenizar o impacto do aumento dos combustíveis anunciado pela Petrobras. O diesel subiu quase 4%, junto com gasolina e GLP, além do gás natural, que será reajustado em agosto.

Minoritários da Petrobras indicaram três candidatos para o Conselho de Administração: Juca Abdalla (Banco Clássico), Marcelo Gasparino (advogado) e Pedro Medeiros (Atalaya Capital).

— Eleição para preencher a vaga deixada por Gasparino ainda será marcada. O advogado renunciou à vaga de conselheiro independente após a saída de Roberto Castello Branco. Os minoritários questionaram a votação.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 08/07/2021*

O XADREZ QUE TRAVA O MERCADO DE GÁS NATURAL, POR MARCELO MENDONÇA

Por epbr - 8 de julho de 2021 - Em Mercado de gás, Opinião

O chamado Novo Mercado de Gás completa dois anos sem que, até agora, tenhamos visto uma abertura efetiva das relações de compra e venda da molécula de gás natural.

No tabuleiro, o jogo ainda está travado — e a analogia com o xadrez não poderia ser mais apropriada quando analisamos os dois anos do Termo de Cessação de Conduta (TCC), firmado entre a Petrobras e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Assinado em julho de 2019, o compromisso, sem dúvida, segue sendo o ato mais relevante da abertura do mercado, dando um pouco mais de materialidade a duas resoluções do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE): a de nº 4/2019, que criou o Comitê Interministerial para promover a concorrência no mercado; e a de nº 16/2019, que estabeleceu diretrizes e aperfeiçoamentos para essa livre concorrência.

Quando surgiu, o TCC estabeleceu uma agenda de desinvestimentos da Petrobras, bem como o acesso de outros agentes às infraestruturas existentes. Os efeitos práticos, no entanto, ainda são frustrantes quando analisamos o que de fato mudou na dinâmica do setor.

E o motivo é justamente os movimentos de enxadrista da Petrobras. Como um grande mestre, a companhia prevê o jogo com vários movimentos de antecedência — afinal, essa é uma cadeia que ela controla há décadas.

Como indústria de rede, a cadeia produtiva funciona com ações coordenadas. Qualquer descompasso em um dos elos atrasa a abertura em outros. E o que temos visto são movimentos pouco assertivos para acelerar a abertura do jogo.

Um reflexo disso está nas chamadas para aquisição de gás natural pelas distribuidoras, tanto no Nordeste como no Centro-Sul.

Os resultados iniciais revelam o imenso interesse de outros agentes no processo de abertura.

No Nordeste, a chamada atraiu 24 propostas de nove participantes entre produtores e comercializadores: Oncorp, Total, PetroReconcavo, Shell, Golar, Compass, Potiguar EP e EBrasil, além da própria Petrobras.

No Centro-Sul, além da Petrobras, também surgiram propostas da Shell, GasBridge, Trafigura, EBrasil, Compass, New Fortões, Nimofast e Tradener, e ainda de dois produtores de biometano (CRVR e Cocal).

No entanto, as propostas sempre têm condicionantes que esbarram na velocidade da abertura do mercado. O controle do jogo, e do timing, ainda está com a Petrobras.

Outro exemplo é o arrendamento do Terminal de Regaseificação da Baía de Todos os Santos. O andamento do processo é decepcionante — primeiramente com um cancelamento da licitação, depois com uma desclassificação da única proponente.

Mas um dos pontos que deveria receber mais atenção, especialmente da ANP, é o acesso de terceiros às infraestruturas, principalmente os campos de Exploração & Produção. Os produtores privados ainda têm barreiras para utilizar os sistemas de escoamento de gás.

O efeito prático é o aumento da reinjeção de gás. Em média, nos cinco meses iniciais deste ano, a reinjeção foi de 59,443 milhões de metros cúbicos/dia, — o Rota 3 com capacidade para escoar até 18 milhões de metros cúbicos/dia, ainda sem data para entrar em operação.

Esse volume poderia contribuir para ampliar a oferta de gás natural em um momento de crise hídrica que ameaça o Brasil até mesmo de um racionamento.

Com o represamento desse potencial, e sobretudo a falta de novos ofertantes nos citygate, o que vemos é um mercado consumidor à mercê.

Sem gás novo, sem concorrência, a molécula chega a preços pouco competitivos. Um reflexo disso é o recente anúncio de reajuste na molécula de gás, com aplicação de 7% a partir de agosto.

Já são 48% de reajuste somente em seis meses, o que vai na direção totalmente oposta à expectativa gerada em 2019, quando foi lançado o programa Novo Mercado de Gás.

É certo que as soluções não vêm num estalar dos dedos.

É certo, ainda, que o TCC Cade/Petrobras representa, sem qualquer sobre de dúvida, um marco em um mercado que até então não tinha nenhum panorama concreto de abertura.

Mas é preciso um pouco mais de assertividade — da Petrobras e outros atores direta ou indiretamente envolvidos — para que o Brasil consiga efetivamente ter um mercado com diversidade de ofertantes.

Só assim há chance de aumento de produção de gás nacional, gerando empregos e arrecadação para os Estados.

Marcelo Mendonça é diretor de Estratégia e Mercado da Abegás

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/07/2021

MAIS UMA CRISE, E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA SEGUE ATRASADA NO BRASIL

Por Nayara Machado - 7 de julho de 2021 - Em Diálogos da Transição

Apresentada por

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

Em 2030, 5% do consumo energético brasileiro deve ser abatido por eficiência energética, segundo cálculos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Já o consumo de eletricidade pode ter uma redução de 4% a partir da eficiência elétrica, com os setores industrial e de serviços representando 73% dessa economia.

O abatimento de consumo calculado pela EPE chega a 32 TWh em 2030.

Além de reduzir a necessidade de expansão da oferta de energia e o custo para os consumidores, a melhoria na eficiência energética também traz ganhos ambientais com redução nas emissões de gases de efeito estufa.

A grande questão é como chegar lá.

Kamyla Borges, coordenadora da Iniciativa de Eficiência Energética do Instituto Clima e Sociedade, alerta que o Brasil está atrasado no tema.

Em entrevista à epbr, ela compara o país a outras economias emergentes, como China e Índia, que têm investido “pesadamente” em políticas de eficiência energética nas últimas décadas.

“O Brasil praticamente ficou estável nas últimas décadas. Não houve uma curva de redução da intensidade energética relevante ao longo dos anos, apesar da grande mobilização para modernização tecnológica”, diz.

Para mudar essa curva, ela cita medidas emergenciais que já poderiam ser aplicadas no contexto da crise energética, como a adoção pelos consumidores da tarifa branca – modalidade tarifária onde o valor da tarifa de energia varia de acordo com o horário do seu consumo.

“Olhando o consumidor comum, a gente tem a possibilidade da tarifa branca, que poucos consumidores conhecem, mas, se for melhor disseminada, ela pode vir a dar algum resultado com baixo custo para o consumidor”.

“O trabalhador usa o metrô às seis da tarde. Quando chega em casa, tudo que ele quer é tomar um banho. Não é uma questão de conforto. É uma questão de saúde. Ele acabou de pegar o metrô lotado no meio de uma pandemia. Como dizer que ele não pode, ou que o banho quente tem que durar cinco minutos?”.

Para Kamyla, existem outras soluções: leilão de eficiência energética, inclusão da eficiência nos leilões de potência programados, e instrumentos de resposta e demanda para reduzir a curva de pico, principalmente na indústria.

Já em termos de medidas estruturantes, de resultados de médio e longo prazo, ela considera fundamental a rediscussão da estrutura do setor elétrico, e vê com preocupação a forma fragmentada como as políticas para o setor estão sendo discutidas pelo governo e Congresso Nacional.

“Primeiro veio a MP da Eletrobras, agora a MP da Crise Energética, antes delas, no ápice da covid-19, a MP de socorro às distribuidoras. Cada uma delas mexeu com coisas estruturantes do setor elétrico, mas em blocos”.

Ela analisa que é preciso reformular o PL 414/2021 (antigo PLS 232/2016) pela perspectiva da eficiência energética.

“No PL original, o PLS 232/2016, uma das coisas centrais era a separação do fio energia, que exigiria uma reconfiguração do papel da distribuidora. E isso mexe na eficiência energética porque hoje, na forma como a distribuidora é remunerada, ela não tem interesse em eficiência. Ela é remunerada pela energia vendida”.

Segundo a especialista, modificar essa regulação permitiria que a eficiência deixasse de ser um custo, para se tornar um negócio.

Etiquetagem de geladeiras

Com um programa de etiquetagem mais robusto para os refrigeradores vendidos no Brasil, os consumidores poderiam economizar 1,5 MW de energia no acumulado até 2030, calcula Kamyla.

“Parece uma coisa pequena, mas no mundo da eficiência a gente está falando de um dedão do pé. Se ele já traz essa economia, imagine uma mudança estrutural”.

Ela lembra que mais de 98% da população brasileira tem geladeira, e que as tecnologias disponíveis hoje no mercado datam dos anos 1980-1990.

Um levantamento do Instituto Escolhas indica que 130 TWh de eletricidade poderia ser economizado nesta próxima década somente com a mudança para geladeiras mais eficientes.

O suficiente para abastecer 98% das residências brasileiras por ano.

A economia na conta de luz poderia chegar a R\$ 360 por consumidor a cada ano.

Eficiência também precisa acelerar no mundo

Segundo a Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês), desde 2015, as melhorias globais em eficiência energética, medidas pela intensidade de energia primária, têm diminuído e a crise causada pela covid-19 adicionou um nível extra de estresse.

“Em resultado da crise e da continuação dos baixos preços da energia, prevê-se que a intensidade energética melhore apenas 0,8% em 2020, cerca de metade das taxas corrigidas pelo clima, para 2019 (1,6%) e 2018 (1,5%)”, diz a IEA em relatório publicado no final do ano passado.

A agência alerta que os números estão bem abaixo do nível necessário para atingir as metas globais de clima e sustentabilidade.

“É especialmente preocupante porque a eficiência energética proporciona mais de 40% da redução nas emissões de gases de efeito estufa relacionados à energia nos próximos 20 anos no Cenário de Desenvolvimento Sustentável da IEA”, destaca.

A projeção é que investimentos em novos edifícios, equipamentos e veículos com eficiência energética apresentem redução em 2020, impactados pela queda no crescimento econômico e a incerteza de renda.

Curtas

Hub de hidrogênio no Ceará. Com investimento de US\$ 6 bilhões, a Fortescue Future Industries (FFI) vai construir uma usina de hidrogênio verde (H2V) no Ceará. A FFI assinou um memorando de entendimento com o governo do estado nesta quarta (7). epbr

...Ontem (6), a multinacional Qair Brasil também assinou um memorando de entendimento com o Governo do Ceará para produção de hidrogênio verde. A empresa vai usar energia elétrica gerada no Complexo Eólico Marítimo Dragão do Mar. O investimento previsto é de US\$ 6,95 bilhões. epbr

Programa de hidrogênio. Viabilidade econômica e mão de obra especializada são as principais barreiras ao desenvolvimento do hidrogênio verde no Brasil, de acordo com pesquisa do Ministério de Minas e Energia. O MME realizou, nesta segunda-feira (5), reunião com agentes do setor privado atuantes no setor. MME

RenovaBio. O MME também abriu consulta pública sobre as metas anuais de redução de emissões de gases efeito estufa para a comercialização de combustíveis no período 2022-2031. A consulta fica aberta até 06 de agosto. MME

Transição justa. É cada vez mais evidente que precisamos acelerar a transição energética, mas é também crucial que as empresas incorporem incessantemente aspectos ESG em suas culturas organizacionais, escreve Deyvid Bacelar, coordenador geral da Federação Única dos Petroleiros (FUP) em artigo. Vale a leitura.

A União Europeia implementou oficialmente nesta segunda (5) um código de conduta para aumentar práticas sustentáveis na indústria de alimentos, varejistas e serviços de restaurantes e hotelaria. Objetivo é simplificar a escolha do consumidor por alimentos mais saudáveis. Valor

Em meio a ondas de calor no verão do hemisfério norte, a região da Lapônia registrou as temperaturas mais altas em pouco mais de cem anos. Segundo dados do Instituto de Meteorologia da Finlândia, a estação meteorológica da reserva natural de Kevo registrou 33,6°C na segunda (5), a maior marca na região desde 1914. BBC

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/07/2021

FORTESCUE ANUNCIA US\$ 6 BI PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ

Meta da empresa é começar as operações no Pecém em 2025 e produzir 15 milhões de toneladas de H2V até 2030

Por Gabriel Chiappini - 7 de julho de 2021 - Em Transição energética

Com investimento de US\$ 6 bilhões, a Fortescue Future Industries (FFI), subsidiária da mineradora australiana Fortescue Metals Group, vai construir uma usina de hidrogênio verde (H2V) no Ceará.

A FFI assinou um memorando entendimento com o governo do estado nesta quarta (7).

Como antecipado pela epbr, a usina vai fazer parte do Hub de Hidrogênio Verde, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. A meta da FFI é começar as operações em 2025 e produzir 15 milhões de toneladas de H2V até 2030.

“Na FFI, nossa visão é fazer do hidrogênio verde a commodity de energia mais comercializada globalmente no mundo. Queremos impulsionar o uso da energia verde e a indústria de produtos, aproveitando os recursos de energia renovável do mundo para produzir eletricidade verde” afirmou a CEO da empresa, Julie Shuttleworth.

O presidente da Fortescue para a América Latina, Agustin Pichot, reconheceu o potencial significativo de energia renovável do Ceará.

“O Ceará tem infraestrutura portuária e localização estratégica. Este acordo permitirá a transição energética do Brasil para a descarbonização”, disse Pichot.

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

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

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

A iniciativa também conta com a participação de empresas de energia renovável atuantes no estado, que estão fazendo a ponte entre investidores interessados no hub e o governo.

Investimentos em H2V e amônia verde

Líder global na indústria de minério de ferro, a Fortescue tem outras iniciativas na área de H2V, com o objetivo de alcançar a meta de zero emissões de carbono até 2030.

A companhia pretende começar a implantação, ainda este ano, de uma usina para produção de amônia verde — a partir do H2V — na ilha da Tasmânia, na Austrália, voltada ao suprimento do mercado do Japão.

Além disso, em março, a Fortescue já tinha assinado um memorando do tipo com o Porto do Açú, no Rio de Janeiro, também voltado ao desenvolvimento de uma unidade de produção de H2V e amônia verde totalmente destinada para exportação.

Cenário promissor para o Brasil

A demanda de hidrogênio irá passar de 90 milhões de toneladas em 2020 para mais de 200 milhões de toneladas em 2030, calcula o cenário carbono zero traçado pela Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês).

O estudo leva em conta a substituição do hidrogênio usado atualmente, feito a partir de combustíveis fósseis, por hidrogênio de baixo carbono — como o verde, produzido a partir da eletrólise com energia renovável.

E o cenário é promissor para o Brasil.

“O Brasil tem um enorme potencial para hidrogênio com baixo teor de carbono e já estamos vendo atores brasileiros assumindo papéis muito ativos no campo do hidrogênio verde”, disse Mechthild Wörnsdörfer, diretora de sustentabilidade da IEA, durante o Fórum Ministerial do Diálogo em Alto Nível das Nações Unidas sobre Energia no mês passado.

Ela citou como exemplo a participação ativa do Porto do Pecém, no Ceará, na Coalizão Global de Portos de Hidrogênio (Global Hydrogen Ports Coalition) formada no mês passado, que pretende compartilhar informações para o desenvolvimento de projetos de hidrogênio ao redor do mundo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

SEM CONCORRENTES, CONSÓRCIO VIA BRASIL LEVA CONCESSÃO DA RODOVIA BR-163, ENTRE MATO GROSSO E PARÁ

Vencedor ofereceu deságio de 8,09% na tarifa de pedágio em relação ao preço mínimo do edital
Por João Sorima Neto



Soja do Mato Grosso será escoada pela BR-163 Foto: R. Pera

SÃO PAULO — Sem concorrentes, o consórcio Via Brasil BR-163 venceu o leilão de concessão da rodovia BR-163/230, que faz a ligação entre o Estado de Mato Grosso e o Pará. O consórcio ofereceu R\$ 0,7867 por quilômetro rodado em tarifa de pedágio e o valor mínimo exigido pelo edital era de R\$ 0,8560, o que significou um deságio de 8,09% em relação à tarifa base. O critério para vencer a disputa era o maior deságio

oferecido no valor do pedágio.

A concessão tem prazo de dez anos, prorrogáveis por mais dois anos. O leilão aconteceu na sede da B3, em São Paulo, e durou pouco mais de 5 minutos.

— Em um ano, as condições de tráfego na rodovia já estarão modificadas para transportar a safra de forma tranquila — prometeu Mario Marcondes, presidente da Conasa Infraestrutura, uma das integrantes do consórcio.

Além da Conasa Infraestrutura, formam o consórcio a Zetta Infraestrutura e Participações, a Construtora Rocha Cavalcante e a MP4.

Marcondes afirmou que o consórcio já opera outras três rodovias pedagiadas na região do Mato Grosso e que estudou o edital e as condições da rodovia nos últimos seis meses.

O consórcio, disse ele, também atua nas áreas de energia e saneamento. Ele afirmou que os recursos para os investimentos serão levantados junto a bancos, inclusive utilizando linhas de financiamento para projetos na Amazônia.

— É nossa primeira rodovia concedida na região amazônica. Levou 47 anos para que ela fosse asfaltada e concluímos em 2019, o que reduziu o preço do frete em direção ao Arco Norte em 26%. Caminhamos para atingir a meta de R\$ 250 bilhões em investimentos contratados com a iniciativa privada e este foi nosso 71º leilão de concessão - disse o ministro Tarcísio Freitas, da Infraestrutura, presente ao leilão.

O ministro minimizou o fato de a rodovia ser tão importante para o agronegócio, mas ter tido apenas um concorrente. Freitas disse que trata-se de uma concessão de 'transição', até que a ferrovia Ferrogrão seja concedida à iniciativa privada e o transporte de grãos migre da rodovia para a ferrovia.

— Modulamos o contrato com prazo mais curto (de 10 anos), o que afasta o interesse de outros grupos. Trata-se de uma concessão de transição, para fazer a migração do transporte de grãos da rodovia para a ferrovia. Foi um leilão bem sucedido, vencido por um grupo que conhece a região e atende nossa expectativa para a concessão - explicou Freitas.

Três praças de pedágio

O projeto prevê a instalação de três praças de pedágios nas cidades de Itaúba (MT), Guarantã do Norte (MT) e Trairão (PA). O trecho leiloadado tem um total 1.090,52 km quilômetros de extensão, entre as cidades de Sinop (MT) e Miritituba (PA).

Trata-se de um dos principais corredores de escoamento da safra de grãos da região Centro Oeste e Norte, além de permitir a ligação a portos do chamado Arco Norte, no rio Tapajós, com impacto na economia de 13 municípios dos dois estados.



O presidente da Conasa disse que ainda não é possível estimar os valores dos preços do pedágio para os motoristas já que muitas modificações na rodovia devem ser feitas até que o consórcio comece a operá-la.

O edital prevê investimentos de R\$ 1,87 bilhão da empresa vencedora. A expectativa é que as principais melhorias sejam feitas pela empresa vencedora até o quinto ano da concessão, incluindo 42,87 km de faixas adicionais, 30,24 km de vias marginais, acessos definitivos aos terminais portuários de Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá, além da construção de passarelas de pedestres e implantação de 340 km de acostamentos.

Além disso, o projeto traz algumas inovações, como desconto de 5% para usuários de dispositivos de pagamento eletrônico do pedágio e pontos de parada para caminhoneiros.

Leilão na Justiça

O leilão de concessão da BR-163/230 foi parar na Justiça, e corria o risco de suspensão. Na semana passada, a Justiça Federal no Pará concedeu uma liminar para suspender o processo de concessão da rodovia.

A decisão da Justiça ocorreu após um pedido do Ministério Público Federal, que alegou descumprimento de uma decisão anterior pelo Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit) e pela Fundação Nacional do Índio (Funai).

Na liminar, havia previsão de suspensão do leilão, até que fosse apresentado um levantamento sobre os impactos ambientais da obra, que deveria ser submetido para consulta de povos indígenas. No sábado último, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) derrubou a liminar.

Ontem, o MPF enviou ofícios à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à B3 cobrando que seja tornada pública, inclusive para os participantes do leilão, a controvérsia judicial no licenciamento da rodovia.

O Plano Básico Ambiental (PBA) para concessão da BR 163/230 está sendo questionado na Justiça pelo MPF por irregularidades nas medidas que deveriam proteger os povos indígenas Kayapó-Mekragnotire e Panará dos impactos socioambientais da estrada.

Em publicação no Diário Oficial da União, a ANTT informou que a futura concessionária “assumirá o cumprimento de todas as condicionantes do processo de licenciamento ambiental, em todas as suas etapas, existentes ou futuras”.

O ministro Tarcísio Freitas disse que houve falta de entendimento em relação às condições ambientais do projeto. Ele afirmou que haverá transição de responsabilidade do governo ao concessionário em relação aos cuidados com as terras indígenas.

— Isso foi precificado e está previsto no fluxo de caixa. Portanto, há recursos previstos na concessão para as ações que vem sendo tomadas de guarda e proteção de terras indígenas, que vem sendo custeadas pelo governo federal. Haverá transferência de responsabilidades - disse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2021

SOB PRESSÃO DE EMPRESÁRIOS, PARLAMENTARES ARTICULAM REDUÇÃO DE IR SOBRE DIVIDENDOS

Deputados pretendem diminuir alíquota de 20% proposta por Guedes e subir a faixa de isenção de lucros para além de R\$ 20 mil mensais

Por Geralda Doca e Ivan Martinez-Vargas

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Diante de uma forte resistência de empresários à reforma do Imposto de Renda apresentada no fim do mês passado, o Congresso já acena com mudanças no texto proposto pelo governo. Um dos alvos principais é a tributação de dividendos, isentos no país há mais de 25 anos e um dos temas mais caros ao ministro da Economia, Paulo Guedes. Deputados se articulam para reduzir a alíquota de 20% proposta pelo Executivo e subir a faixa de isenção de lucros para além de R\$ 20 mil mensais.

Uma carta de 120 entidades empresariais entregue na quarta-feira ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), faz críticas à reforma e pede a criação de uma comissão especial para discutir o texto.

As articulações se intensificaram no momento em que Guedes indica a interlocutores que aceita reduzir em até 10 pontos percentuais o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) já em 2022, desde que isso seja acompanhado de um corte de até R\$ 40 bilhões em subsídios e isenções.

Voto só com texto maduro

O relator da proposta, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), disse ao GLOBO que está fazendo contas para reduzir a carga tributária e que o IRPJ poderá ter redução superior a 10 pontos percentuais. Ele não disse como isso poderá ser compensado.

— Já chegamos a um consenso de que não poderá haver aumento de arrecadação — disse o parlamentar, relatando que já foi procurado por representantes de todos os setores atingidos pelas mudanças.

Na Câmara, deputados se articulam para que a tributação sobre lucros e dividendos possa ir para 15%. Além disso, parlamentares avaliam subir a faixa de isenção desse tributo para R\$ 30 mil, R\$ 40 mil ou até R\$ 50 mil por mês. A equipe econômica já teria sido avisada dessas eventuais mudanças, mas prefere deixar a decisão por conta do Congresso.

Ao participar de uma audiência na Câmara, Guedes defendeu a tributação de lucros e dividendos e rebateu as críticas de que a redução do imposto para empresas é pequena, se comparada com a alíquota proposta para tributar os lucros.

— Se reinvestir, se ficar na empresa, o imposto deve ser baixo. Agora, se tirou para usufruto pessoal, que é natural, não tem problema nenhum ser rico. Não pode ter vergonha de ser rico, tem que ter vergonha de não pagar imposto — afirmou.

Na quarta-feira, Lira foi às redes sociais dizer que o “conceito” da reforma está indo no caminho certo para corrigir distorções.

“Não teremos postura arrecadatória. O Congresso Nacional terá a serenidade para melhorar os conceitos de simplificar, desburocratizar e dar segurança jurídica. O Legislativo tem força para debater e fazer as contas. Não votaremos este texto enquanto não estiver maduro e discutido com todas as bancadas”, afirmou.

A possibilidade de aumento da carga tributária é uma das principais críticas ao projeto. Também afeta setores como a construção civil, profissionais liberais, grandes empresas, setor financeiro, agronegócio e indústria. O vice-presidente da Câmara, Marcelo Ramos (PL-AM), tem usado a tribuna da Casa para criticar o projeto e defender a Zona Franca de Manaus.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário

brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem 27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

Custo alto

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

Classificação

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. “Uma grande diferença”, segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

Burocracia sem fim

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

Efeito cascata

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

Nos últimos dias, Guedes tem sinalizado nos bastidores a intenção de reduzir incentivos sobre o xarope de refrigerante produzido na região para intensificar a redução da alíquota do IRPJ.

— Essa proposta é de um improviso primário e ela se afasta completamente das premissas do que sempre se discutiu sobre a reforma tributária, que era a neutralidade e equilíbrio setorial e simplicidade. Ela não é neutra, é aumento de tributo e sobrecarrega alguns setores, sobretudo o imobiliário e ela não simplifica — disse Ramos.

INSS: 23,6 milhões de aposentados e pensionistas terão isenção de IR, se reforma tributária passar no Congresso

Em nota, a Associação Brasileira das Indústrias de Refrigerantes (Abir) afirma que uma mudança nas regras do segmento pode afetar investimentos: “O setor de bebidas não alcoólicas tem sofrido há anos com mudanças abruptas”.

Para reduzir o IRPJ de todas as empresas, Guedes também deve propor o fim do Regime Especial da Indústria Química (Reiq), que custa R\$ 1,7 bilhão ao ano. O governo já tentou cortar esse incentivo a partir deste ano, mas o texto foi alterado pelo Congresso, que estipulou a eliminação gradual até 2025.

O presidente executivo da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), Ciro Marinho, critica o modelo de proposta fatiada e diz que o setor foi pego de surpresa:

— Reforma fatiada, como a que está vindo do Ministério da Economia, cria um enorme problema. Colocar mudanças em doses homeopáticas causa transtorno e acirra a percepção de insegurança jurídica — disse. — Debateremos com as lideranças do Congresso e o que saiu dessa discussão foi a eliminação gradual (do Reiq) ao longo de quatro anos.

O presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, diz que o governo vai na direção certa, mas precisa ampliar a proposta com a inclusão do ICMS, por exemplo:

— Entendo a dificuldade de fazer essa reforma, mas ela precisa ser mais ampla, embora não possa gerar aumento de carga tributária, que já é alta.

Colaboraram Gabriel Shinohara, Fernanda Trisotto e João Sorima Neto

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2021

BNDES QUER LEVANTAR R\$ 800 MILHÕES PARA FINANCIAR NEGÓCIOS DE IMPACTO SOCIAL

Recursos devem ser destinados via três fundos para soluções em resíduos, moradia, acesso digital, meio ambiente, transporte, água, saneamento e educação

Por Cássia Almeida

RIO — O BNDES vai viabilizar três fundos de investimentos em participações, estimando levantar, pelo menos, R\$ 800 milhões que serão destinados para negócios que tenham impacto social. São empreendimentos capazes de aumentar o bem-estar da sociedade e que foquem em empresas que atuem na área socioambiental.

Os negócios a receberem os recursos devem ser voltados para soluções para resíduos, moradia, acesso digital, meio ambiente, transporte, água, saneamento e educação.

Serão três fundos. Dois deles devem investir em pequenas e médias empresas que tenham receita de até R\$ 90 milhões por ano. Esses fundos terão que captar R\$ 200 milhões entre investidores, e contarão com aporte do BNDES de até 25% do montante de recursos captados. Um terceiro poderá investir em negócios sem limite de receita, com meta de conseguir R\$ 400 milhões.

As propostas dos fundos devem ser enviadas até 13 de agosto, com o BNDES anunciando os escolhidos em novembro.

O banco diz que vai considerar, na seleção dos fundos, além da composição dos custos e captação de recursos, a diversidade de gênero e etnia e a inclusão de pessoas com deficiência, além de avaliar como os fundos vão mensurar o impacto social do negócio que pretendem financiar.

— Queremos apoiar negócios voltados para educação, saúde, sustentabilidade, cidade inteligente, govtechs (empresas de tecnologia voltadas para melhorar a gestão pública). A ideia é estruturar observatório de empreendedorismo — diz Bruno Laskowski, diretor de Participações, Mercado de Capitais e Crédito Indireto do BNDES.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2021

DEPUTADOS APROVAM URGÊNCIA PARA ANÁLISE DE PROPOSTA QUE BARRA SUPERSALÁRIOS

Projeto de lei regulamenta teto do funcionalismo federal, que é de R\$ 39,2 mil, estabelece travas para pagamentos extras

Por *Fernanda Trisotto e Gabriel Shinohara*



Deputados aprovam urgência para análise de proposta que barra supervalários Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo Newsletters

BRASÍLIA — Deputados aprovaram, nesta quarta-feira, o regime de urgência para votação do projeto de lei que regulamenta os supervalários no poder público. Após a votação da urgência, o texto já pode ser analisado diretamente no plenário. A votação foi simbólica e todas as bancadas orientaram o voto favorável.

A antecipação dessa votação, no momento em que se discute a reforma administrativa, foi um pedido de várias lideranças partidárias.

Projeções usadas pela equipe do relator do texto, o deputado Rubens Bueno (Cidadania-PR), apontam para uma economia nas contas públicas de R\$ 2,6 bilhões a R\$ 3 bilhões por ano.

Esse texto já havia sido aprovado no Senado em 2016, mas estava empacado na Câmara dos Deputados desde 2018, quando Bueno apresentou a primeira versão do relatório que não chegou a ser aprovado na Comissão Especial.

Nova proposta

O deputado revisou esse texto e propôs uma trava para penduricalhos, como o auxílio alimentação, vinculada ao salário do servidor. A ideia é estabelecer um limite variável para esse tipo de benefício. No caso do auxílio alimentação, a trava seria de 3%.

Contas públicas: Veja o peso dos servidores nas contas de governos municipais, estaduais e da União

Além disso, Bueno também deve incluir um dispositivo para tornar crime ordenar, receber e omitir o pagamento de extras que extrapolem o teto definido pela Constituição, hoje no valor de R\$ 39.293, equivalente ao salário de um ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) .

Pela proposta, uma condenação pode gerar pena de 2 a 6 anos. As mudanças valerão para servidores de todos os poderes e de todas as esferas.

Teto duplex

Apesar de polêmico, o debate sobre o teto duplex não entrará nessa proposta, para não atrasar a sua tramitação. Em abril, o Ministério da Economia publicou uma portaria, com base em decisão do STF permitindo o acúmulo de salário e aposentadoria acima do teto constitucional. As primeiras estimativas da pasta apontavam que a medida teria impacto de R\$ 66 milhões ao ano.

O assunto foi debatido na Câmara nesta quarta-feira, quando deputados questionaram o ministro da Economia, Paulo Guedes, sobre a razão do reajuste. Guedes justificou que a portaria acatou recomendações de outros órgãos, e não foi uma iniciativa da pasta. Já sobre os supervalários, Guedes argumentou que é papel do Legislativo fazer essa discussão sobre limitação.

— Eu não posso interferir sobre os salários do Judiciário. Isso é claro. O ministro não pode fazer isso, eu estaria exorbitando a minha função. Agora, a legislação é feita pelos senhores e como disse o nosso relator (Arthur Maia, relator da reforma administrativa), talvez seja hora de enfrentar isso. O que eu penso todo mundo sabe: eu não defendo a austeridade? Então todo mundo sabe o que eu devo pensar de teto duplex, de supervalário. Agora, eu não tenho superpoderes, eu tenho posições técnicas – afirmou durante audiência na Comissão Especial da Reforma Administrativa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GUERRA TRIBUTÁRIA TROUXE PARA O DEBATE O TEMA DOS INCENTIVOS NA ZONA FRANCA DE MANAUS

Por interesses políticos no Amazonas, Bolsonaro dobrou o benefício no ano passado, apesar do cenário de restrição fiscal

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

A decisão do ministro da Economia, Paulo Guedes, de atrelar uma redução maior do Imposto de Renda das empresas na reforma tributária a um corte expressivo de renúncias de impostos concedidas a grandes empresas de setores específicos deixou o setor empresarial brasileiro tão em polvorosa que a articulação do momento é brechar no Congresso o projeto.

Guedes quer guerra política entre as milhares de empresas brasileiras e uma fração pequena de companhias gigantes, como Ambev, Coca-Cola e petroquímicas, para reduzir mais rápido a queda do Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas e conseguir passar o seu projeto na Câmara com a volta da tributação de lucros e dividendos distribuídos aos acionistas, que há 25 anos são isentos no Brasil. Uma montanha de dinheiro que pode render, a partir do segundo ano em vigor, cerca de R\$ 60 bilhões.

A reação tem sido inversa. A guerra se voltou contra o ministro. As lideranças empresariais se uniram numa articulação para abortar o projeto. Ou seja, pressionar para que a reforma saia de vez da pauta de prioridades do presidente da Câmara, Arthur Lira.



São bilhões que o governo deixa de arrecadar com os incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus. Foto: Câmara Municipal de Manaus

Sobrou para a reforma administrativa. A narrativa escolhida é de que o Congresso precisa aprovar a reforma administrativa antes da tributária para o governo cortar despesas. Mas esse também está longe de ter um caminho fácil depois dos sucessivos casos de pressões do governo Bolsonaro relatadas por funcionários públicos de diversos órgãos de governo, como a CPI da

Covid no Senado tem mostrado.

Assustaram os empresários, nos últimos dias, estudos e simulações feitos por especialistas apontando que a reforma do IR tem potencial de distribuição de renda com a cobrança dos super-ricos que têm renda menos tributada do que a maioria dos assalariados.

Tudo que os empresários do setor produtivo e financeiro não querem é que esse debate ganhe tração e apoio da opinião pública numa espécie de guerra santa de trabalhadores versus super-ricos. Como mostrou reportagem do Estadão, um único brasileiro em 2019 recebeu R\$ 1.395.686.333,20 (um bilhão, trezentos e noventa e cinco milhões, seiscentos e oitenta e seis mil, trezentos e trinta e três reais e vinte centavos) livre de imposto. Escrito assim por extenso dá para entender melhor a guerra em jogo que beneficia principalmente um grupo de 20 mil super-ricos que receberam R\$ 230 bilhões sem pagar imposto.

Em carta a Lira, os empresários não abrem o jogo totalmente de que pressionam para engavetar o texto. Mas no Congresso essa é a articulação, com argumentos muitas vezes amplificados no conteúdo das narrativas, inclusive de que o projeto vai gerar o caos e prejudicar a classe média.

De positivo, a guerra tributária trouxe novamente para o debate um tema adormecido, que é o corte dos incentivos fiscais das grandes empresas de bebidas que se aproveitam de créditos obtidos com o xarope concentrado de refrigerantes em operações na Zona Franca de Manaus para pagar menos impostos. São bilhões que o governo deixa de arrecadar.

Um paraíso fiscal dentro do próprio Brasil, como define o economista Antônio Corrêa de Lacerda, que tem estudado o tema e calcula que ilícitos tributários geraram contencioso total de R\$ 20 bilhões no Brasil, além de mais US\$ 5 bilhões nos Estados Unidos.

Por interesses políticos no Amazonas, o presidente Jair Bolsonaro dobrou o benefício no ano passado, quando a tendência seria uma queda num cenário de restrição fiscal.

Lacerda diz que o que chama a atenção no caso brasileiro e, particularmente no mercado de bebidas frias, é a prática do uso de artifícios da Zona Franca de Manaus para turbinar benefícios e o lucro de poucas e grandes empresas, inclusive por meio de fraudes.

“Não somos nós que estamos falando, é a Receita que já autou”, diz o economista. Um tema que acaba relacionado à estratégia do ministro para o projeto do IR é a exigência prevista na Constituição de o governo apresentar até setembro um plano de corte das renúncias tributárias de 4,1% para 2% do PIB em oito anos, começando já em 2022.

Tudo junto e misturado é campo minado nessa guerra empresarial com a equipe econômica. Já o presidente Jair Bolsonaro, também nesse assunto, está calado.

***É REPÓRTER ESPECIAL DE ECONOMIA EM BRASÍLIA**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2021

GRUPO DE MATO GROSSO VENCE LEILÃO DA BR-163 QUE ACESSA 'ARCO NORTE'

Foi a única proposta apresentada no leilão, conforme já era previsto entre investidores do setor e membros do próprio governo; critério do leilão foi de menor tarifa de pedágio

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A concessionária Via Brasil, formada por um grupo de empresas de infraestrutura e engenharia que já atua no Mato Grosso, venceu nesta quinta-feira, 8, o leilão da BR-163, no trecho de 1 mil km da rodovia que liga o Estado aos portos fluviais em Itaituba, no Pará.

Foi a única proposta apresentada no leilão, conforme já era previsto entre investidores do setor e membros do próprio governo. O critério do leilão foi de menor tarifa de pedágio. A concessionária levou o trecho com uma oferta de deságio de 8,09% sobre o valor máximo de pedágio que estava definido no edital.



Concessão de trecho até o Pará da BR-163 prevê a exploração comercial por dez anos. Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O grupo é formado pelas empresas Conasa Infraestrutura, Zeta Infraestrutura, Construtora Rocha Cavalcante, Engenharia de Materiais e M4 Investimentos e Participações.

A concessão tem prazo de dez anos, sendo prorrogáveis por mais dois. A concessão prevê

investimentos da ordem de R\$ 1,87 bilhão e custos operacionais de aproximadamente R\$ 1,2 bilhão.

A pavimentação da rodovia foi concluída pelo governo no fim de 2019. Trata-se da principal rota rodoviária de escoamento de grãos do País. No fim de seu trecho, a rodovia corre junto de pequeno percurso de 30 quilômetros da BR-230, a Transamazônica, onde acessa os terminais no distrito de Miritituba. A partir dali, a carga que veio pela estrada passa a ser transportada por barcaças, pelo rio Tapajós, de onde acessa o Amazonas e, assim, o Atlântico.

O prazo curto de dez anos de concessão tem uma razão clara: a construção da Ferrogrão, ferrovia que está prevista para ser construída ao lado do traçado da rodovia. A meta do governo era leiloar o projeto ferroviário neste ano, mas há impasses sobre licenciamento ambiental e questionamentos no Supremo Tribunal Federal que têm atrasado o processo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2021

GUEDES SE REÚNE COM 'PESOS PESADOS' DO PIB EM MEIO A RESISTÊNCIAS NA REFORMA DO IR; VEJA QUEM SÃO

O ministro busca apoio para convencer o Congresso a cortar até R\$ 40 bilhões em subsídios a poucos conglomerados em troca de uma redução de até 10 pontos percentuais no Imposto de Renda para todas as empresas do País

Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Em meio à resistência do setor produtivo em relação à proposta do governo de reformulação do Imposto de Renda (IR) para pessoas físicas, empresas e investimentos, o ministro da Economia, Paulo Guedes, se reúne nesta quinta-feira, 8, com um grande grupo de empresários em São Paulo.

Entre os nomes estão Luiza Helena Trajano, presidente do Conselho de Administração da Magazine Luiza; André Esteves, do BTG; Josué Gomes da Silva, eleito presidente da Fiesp e diretor presidente da Coteminas; e Rafael Furlanetti, sócio-diretor institucional da XP Investimentos. Veja a lista completa no fim da reportagem.

Guedes busca apoio de todos os setores da economia para convencer o Congresso a cortar até R\$ 40 bilhões em subsídios a poucos conglomerados em troca de uma redução de até 10 pontos percentuais no Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) para todas as empresas do País. A proposta original de reforma prevê uma queda de apenas 5 pontos percentuais no tributo em dois anos.



O ministro Paulo Guedes durante audiência na Câmara na quarta-feira. Foto: Pablo Valadares/Câmara dos Deputados - 7/7/2021

Na quarta-feira, 7, o setor empresarial se uniu para tentar barrar a tramitação do projeto. Um grupo de mais de 120 entidades do setor empresarial enviou uma carta ao presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), alertando para impactos negativos da proposta e cobrando alterações no texto.

As associações empresariais - e não apenas as representadas na carta - pedem que o Congresso vote primeiro a reforma administrativa, que mexe nas regras para contratar, promover e demitir os servidores públicos, antes do texto que prevê, entre outros pontos, a volta da taxaço na distribuição de lucros e dividendos - a mais polêmica medida incluída no projeto.

A proposta entregue ao Congresso pelo ministro Guedes, no fim do mês passado, fixa em 20% a taxaço de lucros e dividendos e extingue os juros sobre capital próprio, uma outra forma de

remunerar os acionistas. O texto também prevê reduzir a alíquota do IRPJ para 12% em 2022 e 10% em 2023. Hoje, é de 15% e há cobrança de 10% sobre o lucro que exceder R\$ 20 mil, que não seria alterada.

Os empresários não acreditam nos números do ministro de que não haverá aumento da carga tributária. Na carta entregue ontem, eles argumentam que a alíquota total sobre as empresas, de 34% (incluindo o IRPJ mais CSLL) subiria para 43,2%, com a adição da tributação sobre os dividendos. Segundo as entidades, o Brasil já figura entre “os países do mundo que mais tributam o consumo de bens e serviços, o emprego formal e o lucro dos empreendimentos”.

De acordo com o Ministério da Economia, a lista de executivos que participam do encontro é a seguinte:

João Camargo - Administrador do grupo de empresários Esfera Brasil
Alberto Saraiva - Fundador do Habib's
André Esteves - Senior partner do BTG
André Freitas - Sócio fundador da Hedge Investments
Benjamin Steinbruch - Presidente da CSN
Bruno Blatt - Presidente da QUALICORP
Candido Pinheiro - Fundador da HAPVIDA
Carlos Jereissati - Presidente do Iguatemi
Claudio Vale - Fundador da CVPAr
Daniel Goldberg - Gestor e sócio da Farallon Latin America
David Feffer - Presidente da Suzano
Edgard Corona - Presidente da Bioritmo
Eduardo Diego - Diretor de Administração e Finanças do SEBRAE Nacional
Fernando Marques - Presidente da União Química
Fernando Simões - Fundador da JSL
Flávio Gurgel Rocha - Presidente do Conselho de Administração do Grupo Guararapes
Florian Bartunek - Fundador e chefe de investimentos na Constellation
Isaac Sidney - Presidente da Febraban
Jaimes de Almeida Jr. - Presidente da Almeida Junior
Jean Jereissati - Presidente da Ambev
José Isaac Perez - Diretor-presidente da Multiplan
Josué Gomes da Silva - Presidente da Fiesp e diretor presidente da Coteminas
Leopoldo Brugen - Diretor financeiro da Estre Ambiental e do Grupo NC
Luiz Carlos Trabuco - Presidente do Conselho de Administração do Bradesco
Luiza Helena Trajano - Presidente do Conselho de Administração da Magazine Luiza
Mateus Ruiz Santiago - Presidente da Ageo Terminais
Orcalino Magalhães - Sócio-administrador do grupo Brasanitas
Pedro Kopstein - Sócio-administrador da Kopstein
José Berenguer - Presidente do Banco XP AS
Rafael Furlanetti - Sócio-diretor institucional da XP Investimentos
Renato Kluger - Diretor na Sanca Engenharia
Vander Giordano - Vice-presidente institucional da Multiplan Empreendimentos SA
Washington Cinel - Presidente e sócio fundador da Gocil Segurança e Serviços

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2021

INDÚSTRIA VÊ RISCO DE NOVA LEI DAS FERROVIAS FAVORECER MONOPÓLIOS

Proposta em análise no Congresso abre espaço para que empresas privadas obtenham autorização para construir trechos de ferrovias sem se submeterem a processos de concessão pública e concorrência

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O novo marco legal do transporte ferroviário, proposta que está em análise no Congresso Nacional e que deve ser votada nos próximos meses, abre espaço para que empresas privadas obtenham autorização para construir os trechos de ferrovias que tiverem interesse, em vez de terem de se submeter a processos de concessão pública e concorrência, como ocorre atualmente.

O texto, porém, da forma como está hoje, exclui a atuação de uma figura importante nas operações ferroviárias: a do operador independente dessas ferrovias, o que pode ampliar o monopólio de quem já atua no setor, na avaliação da Confederação Nacional da Indústria (CNI), que apoia mudanças no marco legal, mas vê riscos de concentração em poucas empresas, caso não sejam feitas mudanças na proposta atual.



Novo marco legal do transporte ferroviário está em análise no Congresso Nacional e deve ser votado nos próximos meses. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 27/6/2016

“O mais importante é que essa nova lei não retroceda. É vital garantir que, no momento da prorrogação dos contratos de concessão atuais, ou mesmo em novas concessões, seja garantida a capacidade de passagem para terceiros, não apenas para o dono da concessão”, diz Matheus de Castro, especialista em Infraestrutura da CNI. “Tem que

estar previsto na lei, o que não ocorre hoje. Não basta apenas dizer que pode haver ou não essa reserva de capacidade, conforme definição da agência reguladora do setor. Tem que sempre estar expressamente previsto.”

Desde 2018, tramita no Senado o Projeto de Lei do Senado 261, que hoje é relatado pelo senador Jean Paul Prates. O texto já passou pelas comissões de Assuntos Econômicos e a de Infraestrutura e há indicações de que deve ser colocado para votação em plenário em breve.

Na proposta inicial, previa-se apenas a possibilidade de o governo emitir autorizações para empresas privadas construírem e operarem novos trechos de ferrovias, um modelo parecido ao que funciona hoje em terminais portuários privados. Ocorre que o projeto de lei evoluiu e passou a abarcar mais temas do setor e foi transformado em um novo marco legal do setor ferroviário, com o propósito de resolver conflitos gerais que acabam afetando o desempenho do modal.

O novo marco pretende avançar em três problemas atuais: a baixa concorrência intermodal, o baixo volume de investimento em expansão das malhas e a grande quantidade de trechos ociosos. Pelo texto, trechos ociosos e que hoje estão nas mãos das atuais concessionárias - cerca de dois terços dos 30 mil km de ferrovias do País - poderão ser transferidos a outras empresas por sistema simples de autorização.

Na área de investimentos, o projeto traz cláusulas que obrigam a aplicação de recursos em medidas para aumento de capacidade e cria a figura de um “usuário/investidor”, que poderá entrar com dinheiro nos projetos, mesmo não sendo dono da malha ou seu usuário.

O ponto mais conflitante é a ampliação da concorrência. O setor abriu espaço, nos últimos anos, para a figura do Operador Ferroviário Independente (OFI), que pode atuar nos trechos concedidos de ferrovias. Trata-se de empresas que possuem seus trens e querem prestar serviços de transporte para os donos da carga, tendo o direito de passar pelas malhas concedidas aos concessionários, por meio de aluguel do “direito de passagem”. O marco legal, porém, da forma como está hoje, não faz qualquer menção ao OFI, além de facultar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) o poder de determinar ou não a inclusão desse agente.

“Somos absolutamente favoráveis às autorizações de empresas para novos trechos. No caso das concessões, porém, seja renovação de contratos ou novas licitações, é preciso garantir essa reserva de capacidade”, diz Matheus de Castro.

Na avaliação da CNI, a proposta atual “representa um retrocesso em relação” a regras que já estão em andamento. “A lei proposta ignora, assim, os próprios princípios e diretrizes da política setorial que enuncia, os quais enfatizam o estímulo à concorrência intermodal e intramodal.”

Uma vez submetido e aprovado pelo plenário do Senado, o texto seguirá para discussão e votação na Câmara.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/07/2021

APÓS MAIS DE 3 MESES, NAVIO EVER GIVEN INICIA SAÍDA DO CANAL DE SUEZ

*Do UOL, em São Paulo**



O navio porta-contêineres Ever Given se prepara para deixar o Canal de Suez após autoridades liberarem sua partida - Imagem: REUTERS/Amr Abdallah Dalsh

[Após mais de três meses de espera, o navio porta-contêineres Ever Given foi liberado hoje pelas autoridades portuárias do Egito. A decisão permitindo a saída da embarcação foi anunciada ontem. O navio de 400 metros e capacidade de 200 mil toneladas começou a se mover para o norte, em direção ao Mediterrâneo.

A liberação do Ever Given para voltar a navegar se deve a um acordo entre a Autoridade do Canal de Suez e a empresa japonesa Shoen Kisen Kaisha, proprietária do navio, anunciado no domingo (4).

A embarcação estava apreendida desde o fim de março, após ter encalhado no Canal de Suez e bloqueado a navegação em uma das principais rotas marítimas do mundo por quase uma semana.

"Anuncio ao mundo que fechamos um acordo", disse o chefe da Autoridade do Canal de Suez, Osama Rabie, em uma cerimônia com as bandeiras do Egito e do Japão e transmitida pela TV estatal do país africano.

Inicialmente, o governo egípcio havia cobrado uma indenização de US\$ 916 milhões, mas depois reduziu a pedida para US\$ 550 milhões, o equivalente hoje a cerca de R\$ 2,8 bilhões.

Os valores finais não foram divulgados, mas Rabie disse que o acordo também prevê o envio de um rebocador de 75 toneladas para o Egito e uma indenização à família de um trabalhador morto nas operações para desencalhar o navio.

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



Solução permite que os produtores do cereal acessem mercados no Brasil e no exterior sem a necessidade de fretamento de navio
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A operadora portuária e de logística Wilson Sons, em conjunto com as empresas Gomes e Marques, Aliança Navegação e Suporte Corretora, implementou um projeto inédito no Tecon Rio Grande: o de estufagem de trigo a granel em contêineres. O serviço permite que os produtores de trigo acessem mercados internacionais e nacionais sem a necessidade de fretamento de navio, como ocorre nas cargas a granel.

“Isso beneficia os produtores menores que, com menores investimentos e mesmo em períodos de entressafra, conseguem atingir mercados distantes. Além do acesso a mercados alternativos, outros benefícios da modalidade são o menor índice de perda de grãos e o baixo custo em despesas extras, além da independência das condições climáticas para sua realização”, diz Wilson Sons, em nota.

A operação de estufagem é realizada com um basculador de contêiner. Nos casos em que o trigo que chega em carretas graneleiras, o material é tombado numa moega e transferido para um silo, sendo, na sequência, realizado o carregamento do contêiner de forma direta.

Gustavo Leite, diretor da Suporte Corretora, consultoria de grãos que presta apoio a cerealistas e cooperativas, relata na nota que uma das vantagens da estufagem é a flexibilidade do embarque, que permite o envio de mercadorias com uma frequência muito maior que em uma operação granel. Outro benefício é a possibilidade de expandir negócios. “A logística em contêiner permite a descarga em portos alternativos, possibilitando a expansão da oferta a outros clientes”, avalia Leite.

“Realizamos a primeira operação com um embarque para Santana, no Amapá, e justamente por ser nesta modalidade se viabilizou o acesso a um novo cliente”, conta.

Outro ponto positivo é que não há perda de identidade do cereal. No caso do granel, padrões de diferentes qualidades enchem o silo. “A segregação do produto é um aspecto importante na estufagem, pois garante que não se perca identidade do grão e permite rastreabilidade do produto, reduzindo riscos de contaminação”, diz Leite.

O Tecon Rio Grande tem serviços semanais, tanto de cabotagem como de longo curso possibilitando acesso ao trigo gaúcho para todos os continentes. “Isso é um grande diferencial para o segmento de grãos, já que abre a possibilidade de operar com um estoque menor, ou seja: embarques fracionados, maior giro da mercadoria e ganho de fluxo de caixa”, ressalta Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2021

MINÉRIO DE FERRO INTERROMPE SÉRIE DE ALTAS E CAI CERCA DE 2% NO PORTO DE QINGDAO

Com esse desempenho, os ganhos acumulados pela commodity em julho foram reduzidos a 1,9%. No ano, a alta ainda é de cerca de 36%
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os pedaços do minério de ferro interromperam a sequência de altas vista nesta semana no mercado à vista e perderam o nível dos US\$ 220 por tonelada nesta quinta-feira, refletindo a expectativa de redução da produção de aço na China no segundo semestre como resultado da intervenção estatal indireta no mercado de commodities.

De acordo com a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia em baixa de 1,96% no porto de Qingdao, para US\$ 218,04 por tonelada.



Foto : Agência Vale

Com esse desempenho, os ganhos acumulados pela commodity em julho foram reduzidos a 1,9%. No ano, a alta ainda é de cerca de 36%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério, para setembro, recuaram 4,5% na sessão diurna de negócios.

Fontes ouvidas pela Fastmarkets apontam que a tendência da China de estabelecer “regras não escritas para suas indústrias de commodities e comunicá-las verbalmente será um método

fundamental a ser observado no futuro”, que já tem provocado volatilidade nos mercados de metais ferrosos, particularmente de minério de ferro e aço.

“Isso fica muito aparente quando muitas das regras não escritas são sobre os fundamentos de oferta e demanda, como o corte da produção de aço em Anhui, Gansu, Shanxi, Shandong e Jiangsu”, disse um trader de aço do leste da China à Fastmarkets

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2021

BOLSONARO PEDE ORAÇÃO NO STF E CONFIRMA MENDONÇA

Presidente diz que indicado dará ‘pitada de cristianismo’ à Corte
Por Fabio Murakawa e Isadora Peron — De Brasília

Mendonça: Bolsonaro disse em entrevista que irá “honrar” compromisso e indicar o advogado-geral para o STF — Foto: Alan Santos/PR

O presidente Jair Bolsonaro confirmou ontem a intenção de indicar o advogado-geral da União, André Mendonça, para a vaga no Supremo Tribunal Federal (STF) que será aberta no dia 12 com a aposentadoria compulsória do ministro Marco Aurélio Mello. Bolsonaro disse que “uma pitada de cristianismo seria bem-vinda” no Supremo e sugeriu que no futuro as sessões da mais alta corte do país sejam iniciadas com orações de Mendonça.

A indicação de um evangélico, caso de Mendonça, ao Supremo é uma promessa de campanha de Bolsonaro para contemplar uma parte importante do núcleo duro do seu eleitorado, formada por integrantes de igrejas neopentecostais.

“Eu tenho que honrar meu compromisso [...]. Hoje em dia, é nossa intenção, sim, indicar o senhor André Mendonça para o STF”, afirmou o presidente em entrevista à Rádio Guaíba, de Porto Alegre.

De acordo com ele, “além de evangélico”, Mendonça tem “notável saber jurídico”.

Ao sugerir que as sessões do STF sejam iniciadas com orações, Bolsonaro criticou o ministro Luís Roberto Barroso, a quem vem criticando duramente nas últimas semanas por sua oposição ao voto impresso defendido pelo mandatário. Segundo o presidente, Barroso “não acredita em Deus”.

“Eu falei um tempo atrás: como seria bom, se, uma vez por semana, nessas sessões que são abertas no Supremo Tribunal Federal comessem com uma oração do André”, disse. “Quando você olha para o Barroso, dado o que ele defende, coisa que não encontra amparo nenhum no livro preto aí, que é a nossa Bíblia, esse cara não acredita em Deus. Não quero fazer um pré-julgamento dele, mas não acredita em nada. Ele acredita no próprio Deus”, disse. “Então, uma pitada de religiosidade, de cristianismo, dentro do Supremo, é bem-vinda.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2021

AMBIENTE DESFAVORÁVEL PARA CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA

A elevação da temperatura política e a antecipação da disputa eleitoral certamente não Ajudam

Está marcado para hoje, na B3, o leilão de concessão de pouco mais de mil quilômetros da BR 163/230, rodovia entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), por onde são transportados grãos produzidos no Centro-Oeste para portos da região Norte do país, o chamado Arco Norte. A rodovia ajudou a agilizar e baratear a exportação de commodities agrícolas, que antes tinham que atravessar meio país até os terminais portuários sempre congestionados do Sul e do Sudeste. Brasília espera conseguir R\$ 1,8 bilhão em investimentos com a concessão por dez anos.

O leilão marca o início do ambicioso plano do Ministério da Infraestrutura de realizar uma série de concessões e obras públicas neste segundo semestre e chegar ao fim do ano com 100 obras entregues e R\$ 100 bilhões em investimentos contratados desde 2019. Entre os projetos mais significativos estão a primeira desestatização portuária da história, a da Codesa, que administra o Porto de Vitória, com investimentos previstos de cerca de R\$ 1 bilhão. Se bem-sucedida, a experiência será replicada em outras companhias docas do país, como a que administra o porto de Santos. Outra concessão importante programada é do Ferrogrão, ferrovia de pouco mais de 900 km, que também interliga Sinop e Miritituba.

A renovação da concessão da Via Dutra, que vai inaugurar o sistema de pedágio com cobrança automática em um trecho de 12 quilômetros, e implicará em investimentos de R\$ 30 bilhões ao longo do período, deve ocorrer até o 1º trimestre de 2022. Mais no fim da fila também estão aeroportos importantes como o de Congonhas (SP).

Até agora, os investimentos em infraestrutura do governo Bolsonaro estão bem aquém do sinalizado e não se pode dizer que foi apenas a pandemia que atrapalhou as promessas. Antes da posse, a equipe econômica de Bolsonaro expôs a meta de mais do que dobrar os investimentos anuais em infraestrutura, em comparação com o patamar herdado da gestão de Michel Temer, elevando os investimentos anuais em infraestrutura para a marca de R\$ 250 bilhões em 2022.

Até a metade do mandato de Bolsonaro, entretanto, os investimentos andaram de lado e ficaram praticamente no mesmo nível de antes. Balanço do primeiro semestre feito pelo Ministério da Infraestrutura contabilizou R\$ 30 bilhões em investimentos garantidos. O ponto alto foi em abril, quando ocorreu a Infra Week.

Realizada no auge da segunda onda da pandemia, a Infra Week chegou a ser desacreditada por membros do próprio governo, mas acabou tendo um resultado positivo. Foram leiloados 22 aeroportos, uma ferrovia e cinco terminais portuários, resultando em quase R\$ 18 bilhões em investimentos contratados. No total, até agora, 70 ativos públicos foram leiloados, com cerca de R\$ 80 bilhões captados. No primeiro semestre, foram entregues obras em rodovias, ferrovias, aeroportos, portos e hidrovias

Apesar de tudo, o governo está longe da meta prometida e em posição desvantajosa no ranking mundial. A própria Infra Week, apesar de bem-sucedida levando-se em conta o momento da sua realização, teve duas ausências notáveis (Valor 9/4). De um lado a dos fundos internacionais, desconfiados das posições do governo em relação a questões sensíveis como ambiente e governança. De outro, a do capital chinês, já significativo na infraestrutura brasileira, especialmente a elétrica, mas agora desconfortável com a posição hostil do Palácio do Planalto.

Levantamento da Inter.B Consultoria calculou que os investimentos públicos e privados na área de infraestrutura atingiram R\$ 115,2 bilhões no ano passado, incluindo os direcionados para transportes, energia elétrica, telecomunicações e saneamento. O valor é equivalente a 1,55% do Produto Interno Bruto (PIB) e inferior ao aplicado em 2019 (R\$ 118 bilhões) e em 2018 (R\$ 117,6

bilhões), quase igualando o de 2017 (R\$ 114,7 bilhões). Em relação ao PIB, é o sexto ano seguido de queda. Em 2014, o investimento em infraestrutura era equivalente a 2,33% do PIB.

Diante da penúria de recursos públicos, é preciso atrair o capital privado. Mas isso não acontece apenas com a oferta de boas oportunidades. É preciso também contar com segurança jurídica, confiança na independência dos órgãos reguladores, marcos legais atualizados, mecanismos de financiamentos azeitados e ambiente político-institucional favorável. O Brasil falha em diversos desses pontos. A elevação da temperatura política e a antecipação da disputa eleitoral certamente não ajudam.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2021

PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL JÁ SOMAM US\$ 22 BI

Seis memorandos foram assinados por multinacionais neste ano para instalação de usinas em três Estados

Por Marina Falcão e André Ramalho — Do Recife e Rio



Ricci, diretor da White Martins, avalia uma usina de hidrogênio verde (H2V) no Ceará, onde já produz gases industriais — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Com expectativa de que em 30 anos o hidrogênio verde (H2V) possa representar até 20% da matriz energética global, multinacionais de diferentes ramos estão tentando viabilizar a instalação de unidades de produção do combustível zero carbono no Brasil. De fevereiro para cá, seis memorandos de entendimento foram assinados com os Estados do Ceará, Pernambuco e Rio. Os investimentos em estudo somam pelo menos US\$ 22,2 bilhões, ou cerca de R\$ 116 bilhões.

A australiana Fortescue, uma das cinco maiores produtoras de minério de ferro do mundo, anunciou ontem que está avaliando a construção de uma usina de H2V orçada, a priori, em US\$ 6 bilhões, no Porto do Pecém (CE). A empresa também estuda a instalação de uma unidade no Porto do Açu, no Rio, com capacidade de 300 megawatts.

O presidente do Porto do Açu, José Firmo, disse ao Valor que, além da parceria com a Fortescue, o porto está assinando alguns acordos sigilosos (NDAs) com outras empresas que querem produzir H2V. Sem citar nomes, Firmo disse que companhias dos ramos químico e siderúrgico têm grande interesse na área, pela necessidade de reduzir os elevados patamares de emissão de carbono em suas cadeias.

A australiana Eneq Energy, de energia renovável, também está em fase de estudos para levantar uma unidade de US\$ 5,4 bilhões no Porto do Pecém. A empresa, que está se estruturando para participar dos leilões de H2V na Europa, ainda está captando recursos para viabilizar a obra.

A francesa Qair, do ramo de energia, estuda dois projetos semelhantes no Nordeste, onde os portos estão mais próximos dos Estados Unidos e da Europa. Em abril, a multinacional assinou memorando de entendimentos para instalação de uma unidade de H2V com investimento próprio de US\$ 3,8 bilhões no Porto de Suape, em Pernambuco. Na terça-feira, a empresa confirmou o início dos estudos para uma outra usina, de US\$ 7 bilhões, no Porto do Pecém. Os projetos não são excludentes.

A produtora de gases industriais White Martins, do grupo alemão Linde, também está se movimentando. A empresa avalia uma unidade de hidrogênio verde no Ceará. Sem detalhar valores

nem a capacidade do empreendimento, Guilherme Ricci, diretor de hidrogênio verde e gás natural da empresa, afirma que o fato da White Martins já ter uma fábrica de gases no Porto do Pecém poderá facilitar o investimento na usina de H2V.

Em todos os projetos, a oferta de energia renovável é um fator crítico na equação. No momento, o H2V ainda tem custo de produção bastante superior ao chamado hidrogênio cinza, que se utiliza das fontes de carbono na cadeia. Para ser competitivo em relação aos combustíveis fósseis, o H2V precisa de um aperfeiçoamento da tecnologia de produção - baseada na eletrólise da água - com redução do consumo de energia. Além disso, o combustível precisa de escala para ser economicamente viável.

Em relatório recente, a consultoria Wood Mackenzie afirmou que os custos de produção do H2V estão “caindo rapidamente” e o combustível deve alcançar paridade com o hidrogênio cinza até 2030 em alguns países e, em 2040, em grandes mercados como os Estados Unidos, União Europeia e Austrália.

No Brasil, os possíveis investimentos anunciados até agora são de empresas dos setores de energia renovável, gases industriais e minério de ferro, mas as petroleiras também estão debruçadas sobre o assunto, sob pena de ficar de fora da transição energética. A britânica BP, por exemplo, já anunciou projetos de hidrogênio verde na Alemanha e Austrália e vê o Brasil como um país com alto potencial para produção de energias renováveis, dentro do portfólio da empresa. A multinacional, por meio da joint venture Lightsource bp, já anunciou projetos de geração solar fotovoltaica no Ceará.

Embora ainda não tenha projetos de H2V em andamento no Brasil, a BP disse ao Valor que o país terá “um papel relevante” para o cumprimento das metas do acordo de Paris e que a “versatilidade do hidrogênio pode melhorar a resiliência e flexibilidade de todo sistema energético”.

Presidente da Thyssenkrupp na América do Sul, Paulo Alvarenga diz que a necessidade dos países atingirem a neutralidade de carbono em 2050 redefine o mercado. “Quando se considera a taxação, o que não era competitivo passa a ser a nova realidade”, diz. A empresa, que tem uma pequena usina de H2V funcionando no Peru desde os anos 60, poderá fornecer a tecnologia de eletrólise da água para as unidades do combustível. Como tem um transporte complexo, o H2V poderá ter que ser transformado em amônia verde, insumo utilizado pela indústria de fertilizantes, para ser levado de um país para o outro.

Embora as usinas de H2V estejam mais amadurecidas em países como Canadá, Alvarenga está convencido de que o Brasil está entre os países mais competitivos para a produção do combustível. “A nossa economia é muito baseada no petróleo, mas não significa que o H2V é mais caro e pronto. Com a introdução em escala, o preço cairá”, diz.

Alessandro Gardemann, presidente da Geo Energética, de biogás, diz que a produção do H2V pode ser mais um destino para o biogás gerado na indústria sucroalcooleira do Brasil a partir de investimentos marginais em usinas de açúcar e etanol já existentes. “Vejo um potencial enorme de exportação do hidrogênio brasileiro. O mercado global vai pagar um prêmio pelo hidrogênio verde”, afirmou.

Desde novembro, a Siemens, juntamente com a Eletrobras e o CEPEL, realiza pesquisas com objetivo de dominar do ciclo tecnológico completo do H2V no Brasil, em uma unidade de produção piloto escalável, que permitirá expansões futuras e atividades complementares.

Dependendo dos resultados desse estudo, a Siemens e a Eletrobras poderão avançar para a implantação de uma usina de produção comercial. Em paralelo, a Siemens, em parceria com a Porsche, está tentando desenvolver um novo combustível baseado no hidrogênio verde.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2021

PROJETO DE LEI QUER SUSPENDER IMPOSTOS FEDERAIS PARA CONSTRUÇÃO DE SILOS E ARMAZÉNS

Por Rafael Walendorff — Brasília

Um projeto de lei em tramitação na Câmara dos Deputados quer criar um regime tributário especial para incentivar a construção de novos silos para estocagem de produtos agropecuários no país. A medida suspende, por cinco anos, a cobrança de impostos federais para esses empreendimentos.

Segundo o texto, o Regime Especial Tributário dos Silos (Resilos) suspenderá a incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), do Imposto de Importação, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e da contribuição para o PIS/Pasep por cinco anos. O estímulo passaria a valer a partir de janeiro de 2022.

O Resilos, se aprovado, será aplicado somente à construção de silos novos, até o limite de 25% a mais da capacidade de armazenagem em relação à produção total brasileira, diz o projeto.

O autor, deputado Gustavo Fruet (PDT-PR), diz que a proposta quer estimular a construção das estruturas para diminuir o déficit de armazenagem existente no país. “Considerando a escassez de locais para armazenamento da crescente produção agrícola brasileira, a redução de custos para a produção de silos pode dar ao produtor brasileiro opções de controle do preço de seu produto, reduzindo o risco de ser prejudicado com a variação de mercado, do clima ou do câmbio”, diz o parlamentar na justificativa do projeto.

A busca por recursos para financiar a expansão da capacidade de armazenagem foi prioridade do setor agropecuário e um dos principais pedidos ao governo para a formulação do Plano Safra 2021/22, que entrou em vigor na semana passada. O Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA) teve aporte de R\$ 4,12 bilhões, quase 85% a mais que na temporada anterior. Os juros variam de 5,5% a 7% ao ano dependendo do porte do produtor, com prazo de 12 anos para pagamento incluindo três de carência.

Fruet também disse que a construção de mais silos pode permitir “uma reserva estratégica de produtos capaz de enfrentar as variações de preço do mercado a ponto de proteger a economia e o produtor nacional”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/07/2021

BRASIL NÃO DEVE ‘ESCOLHER PARCEIROS’ COMERCIAIS, DIZ SECRETARIO

Representante do Ministério da Economia, Lucas Ferraz defendeu a ampliação de acordos no exterior

Por Gabriel Vasconcelos, Valor — Rio



Foto : Luis Ushirobira/Valor

Ferraz afirmou que o Brasil precisa se empenhar em tornar o Mercosul uma verdadeira área de livre comércio — Foto: Silvia Zamboni/Valor

O secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, afirmou que o governo brasileiro está aberto ao mundo e “não pode ficar escolhendo parceiros para acordos comerciais”, privilegiando países ocidentais em detrimento dos asiáticos.

Ele defendeu que o Brasil não concentre esforços unicamente em abrir negociações com os Estados Unidos e permaneça atento a oportunidades na Ásia, que definiu como “região mais dinâmica do globo, com dois mega-acordos regionais” — a Parceria Transpacífica (TPP, na sigla em inglês), que reúne 11 países entre asiáticos e americanos banhados pelo Oceano Pacífico, e o Tratado RCEP, que reúne 15 países asiáticos e da Oceania, aí incluída a China.

Como exemplo dessa consciência dentro do Ministério da Economia, Ferraz informou que o país está prestes a abrir negociações com Indonésia e Vietnã. Há, ainda, conversas abertas com Singapura e Coreia do Sul, disse Ferraz.

“Estando entres as dez ou doze maiores economias do mundo e com um dever de casa, digamos, nós não podemos ficar deitados em berço esplêndido esperando, escolhendo o parceiro [comercial] e dizer que agora vai priorizar todo o esforço negociador para tentar um acordo com os Estados Unidos. É evidente que os Estados Unidos é uma economia altamente relevante. Mas se a gente ficar olhando só para o Ocidente e não olhar para a região que é o eixo mais dinâmico do mundo, que é a Ásia, a gente pode se prejudicar e não ter um resultado tão favorável”, disse um dos principais negociadores do governo brasileiro.

Ferraz lembrou que o Brasil concluiu, embora não ainda não tenha assinado, o acordo de livre comércio com a União Europeia (UE), um acordo com a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), além de negociar ativamente com Canadá, Singapura e Coreia do Sul.

Sobre a demora na assinatura do acordo com a UE, ele minimizou a questão ambiental e voltou a afirmar que, objetivamente, o acordo não vai à frente por uma questão de economia política de países europeus que temem a competitividade agrícola brasileira, como a França.

Além de defender mais acordos comerciais com outros países, Ferraz afirmou que o Brasil precisa se empenhar em tornar o Mercosul uma verdadeira área de livre comércio, integrando setores como o automotivo ao tratado de Assunção, e trabalhar pela queda da Tarifa Externa Comum (TEC).



Ferraz participou de painel online organizado na noite desta terça-feira (06) pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

No mais, afirmou, é importante “implementar com urgência” o programa Portal Único de Comércio Exterior, com a finalidade de facilitar trâmites e diminuir atrasos de importação e exportação.

Segundo o secretário, ainda antes do governo Jair Bolsonaro, o atraso médio nas exportações caiu de 13 para seis dias e, já no atual governo, o ganho foi espelhado para as importações, cujo atraso médio recuou de 17 dias também para seis dias. Nas palavras de Ferraz, cada dia de atraso implica uma perda de 2% no valor da operação.

Noutra frente, acrescentou, o governo tenta enxugar a fila de pedidos de licença para importação, que teria caído à metade em dois anos e meio de governo.

O secretário ainda criticou setores que se dizem contrários à abertura. “A questão [da inserção] internacional é pró setor produtivo. Como vamos exportar um produto com 10% de conteúdo importado quando, lá fora, se concorre com produtos que tem 30% ou 35% de conteúdo importado? Como vai se exportar um produto se o Brasil só tem 15% do total do que exporta com acesso preferencial, quando o resto do mundo tem 60% a 70%?”, questionou Ferraz, para quem o setor produtivo ainda olha muito para o mercado interno em vez de tentar disputar os mercados globais.

Sobre acordos com países asiáticos, Ferraz minimizou a lógica de que são prejudiciais à balança comercial. “Muita gente critica, diz que [com] asiático é complicado, porque a gente só exporta

commodity para importar bem industrial. O que eu venho ressaltando é que a agenda comercial não pode ser olhada pela perspectiva do varejo. Tem que olhar a coisa de forma holística”, disse.

“A rede de acordos que o Brasil tem hoje já negociados ou em negociação vai gerar ganhos estimados da ordem de R\$ 1,7 trilhão para o PIB brasileiro entre 15 e 20 anos”, completou.

Em termos globais, definiu o secretário, o mundo deve experimentar um encurtamento das cadeias de produção que traga maior segurança e celeridade ao fornecimento de serviços, componentes e insumos. Essa reorganização, porém, não vai implicar o fim dessas cadeias, como alguns estariam propondo. Essa volta de toda a cadeia produtiva de determinados gêneros para um determinado país “tem evidências apenas anedóticas e nunca empíricas”, defendeu Ferraz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APROVADA RESOLUÇÃO SOBRE TERMOS DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA DE CONTEÚDO LOCAL

Da Redação OFFSHORE 08 Julho 2021

A Diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (8) a resolução que regulamenta os termos de ajustamento de conduta (TAC) de conteúdo local. Com a nova norma, as empresas poderão substituir o pagamento de multas por descumprimento de compromissos de conteúdo local, em determinados casos, pela realização de novos investimentos em bens e serviços nacionais, de forma a estimular a indústria brasileira.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas, nos contratos de exploração e produção de petróleo e gás, de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais.

Para que seja celebrado um TAC, é preciso que exista um processo sancionador, e que esse processo esteja relacionado com contratos que não puderam ser aditados pela Resolução ANP nº 726/2018, cobrando uma multa por descumprimento desses compromissos. A ideia é exatamente substituir a multa por novos compromissos de investimentos na indústria local.

A celebração do TAC é facultativa às operadoras. De acordo com a resolução, o termo poderá substituir o processo sancionador, ou seja, esse processo será arquivado quando o termo for celebrado. E, em caso de descumprimento, o operador pagará multa relativa ao não cumprimento do TAC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2021

PORTO DE IMBITUBA REGISTRA MELHOR 1º SEMESTRE DOS ÚLTIMOS 10 ANOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Julho 2021

De janeiro a junho de 2021, o Porto de Imbituba registrou seu melhor resultado operacional da série histórica do 1º semestre dos últimos 10 anos. Com 2,9 milhões de toneladas movimentadas, o volume de cargas transportadas alcançou um crescimento de 11,5% em relação ao mesmo período do ano passado. O número de atracações também registrou alta de 33,3%, com 128 navios atendidos nos três cais do Porto.

As importações lideraram as operações, seguidas das exportações, do transporte de cabotagem (dentro do país) e do transbordo de mercadorias entre navios. Em relação à receita operacional

líquida da Autoridade Portuária, houve crescimento de 25,5% se comparado ao mesmo semestre de 2020. O valor é utilizado para manutenção da infraestrutura e investimentos.

“A conquista desta marca histórica reafirma a importância do Porto de Imbituba e demonstra o potencial, a força e o dinamismo da economia catarinense, que mesmo com a pandemia da Covid-19 apresenta resultados positivos, como a geração de mais de 111 mil vagas de emprego de janeiro a maio. Somos um Estado de produção diversificada e intensa. Santa Catarina é um exemplo para o país”, destaca o governador Carlos Moisés.

As cargas mais transportadas pelo Porto este ano foram o coque de petróleo, contêineres, soja, hulha betuminosa, sal e minério de ferro. Juntos, os granéis minerais representaram cerca de 50% do total movimentado, com destaque para o coque e a hulha, que praticamente dobraram seus volumes realizados no 1º semestre do ano passado.

“Com o mercado de commodities aquecido e uma infraestrutura capaz de atender a demanda do mercado, conseguimos finalizar o semestre com um desempenho dentro do planejado, o que nos dá confiança de que esse cenário positivo deve se manter nos próximos meses, fortalecido pela perspectiva de melhora da situação de pandemia”, avalia Fábio Riera, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

Até maio, o Porto de Imbituba apresentou crescimento, celebrando, inclusive, recorde histórico de movimentação mensal, com 681,9 mil toneladas. Apenas em junho houve retração de 26,5%, se comparado a 2020, quando registrou recorde mensal até então. De acordo com Aristeu Cavalca, gerente de Operações da Autoridade Portuária, “a diversificação das cargas atendidas fez com que o resultado de junho conseguisse se manter estável, mesmo com os períodos de chuva, que acabaram transferindo algumas operações para julho”.

A previsão de navios para este mês já aponta para um possível novo recorde no Porto, com perspectiva de movimentação de cerca de 690 mil toneladas. Para o ano, a Autoridade Portuária estima registrar um volume de 6,2 milhões de toneladas que, se confirmado, entrará para a história do porto público catarinense como seu melhor resultado anual.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2021

LIÇÕES DO DESMONTE DA INDÚSTRIA NAVAL - POR RICARDO ÁVILA

Por Ricardo Ávila OPINIÃO 07 Julho 2021



Há dez anos, o Brasil vivia o auge de sua indústria naval, gerando milhares de empregos em diversas regiões, como a metade Sul do Rio Grande do Sul. O polo gaúcho trouxe trabalho e esperança de dias melhores. Naquele 2011, o Estaleiro Rio Grande era contratado para projetar, construir e comissionar oito cascos de plataformas flutuantes de produção, estocagem e expedição (FPSOs) para os campos do pré-sal.

Até 2016, três cascos foram entregues, um foi inteiramente fabricado (P-71) e outros dois mais se juntariam a esses até 2019, vindos da China e com nosso projeto e gerenciamento. No entanto, o país viu a implosão de sua indústria naval, com o cancelamento unilateral de contratos e falta de apoio da maior contratante, que preferiu enviar à Ásia grande parte do escopo remanescente e de novas encomendas, gerando lá os empregos que deveriam ser dos brasileiros.

Os números mostram, no entanto, não apenas a qualidade do trabalho feito em solo nacional, como também melhores resultados caso as decisões tivessem sido outras. Exemplo da P-66, que pouco

mais de um ano após seu primeiro óleo excedeu a capacidade nominal de 150 mil barris diários de petróleo, chegando a 186,2 mil em setembro de 2018. Mesma situação se deu com a P-69 que, em dezembro de 2020, alcançou uma produção de 190 mil barris diários. Um orgulho para todo o país e sua engenharia.

Agora, vejamos a P-67: entre sua saída do Brasil rumo à China, enviada para integração e a geração do primeiro óleo, passaram-se 41 meses. Sendo conservador nos prazos e mesmo com os problemas enfrentados pelos estaleiros nacionais, é razoável dizer que a finalização do projeto duraria em torno de 24 meses. Assim, a manutenção do projeto no país teria rendido à Petrobras pelo menos um ano e meio de produção. Já a P-71, fabricada por nós e recontratada na China em 2018, poderia estar produzindo desde 2019, mas não entrou em operação até hoje e a estimativa é de que entre somente em 2023. Considerando uma média de US\$ 68,26 por barril no mercado internacional, a plataforma poderia ter gerado mais de US\$ 14 bilhões de receita à estatal.

Esses são apenas alguns resultados dos equívocos cometidos nos últimos anos. Os fatores econômicos, alardeados como único norteador na tomada de decisão pela própria Petrobras, mostram que o desmantelamento da indústria naval foi um erro crasso. Não somente a companhia poderia fortalecer sua produção, como isso beneficiaria todo o desenvolvimento econômico do país. Num canetaço, cinco mil empregos diretos e indiretos foram extintos em Rio Grande em dezembro de 2016, acabando com inúmeras cadeias produtivas.

O tempo é sempre o senhor da razão. No momento em que o Brasil vive a angústia do desemprego ainda crescente, é importante olhar para trás. Não com a nostalgia de tempos melhores, mas para evitar que erros de outrora sejam repetidos no presente e futuro, como foi feito com nossa indústria naval.

Ricardo Ávila é formado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG), atua há mais de dez anos com gestão de processos e equipes na indústria naval. É diretor operacional da Ecovix, empresa responsável pelo Estaleiro Rio Grande

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2021

NOVAS AUTORIZAÇÕES PARA TERMINAIS PRIVADOS GARANTEM R\$ 1,4 BILHÃO EM INVESTIMENTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Julho 2021

Com 11 assinaturas de contratos, o Ministério da Infraestrutura garantiu nesta quarta-feira (7) R\$ 1,4 bilhão em investimentos nos terminais de uso privado (TUP) de oito estados brasileiros. Os valores serão destinados para a exploração de nove áreas, com previsão de uso dos recursos para melhoria da infraestrutura e aquisição de novos equipamentos, entre outras benfeitorias.

Os terminais com contratos assinados pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e pelo diretor geral da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, estão localizados nas cidades de Aracruz (ES), Barcarena (PA), Itaguaí (RJ), Itaituba (PA), Jaguarão (RS), Manaus (AM), Maragogipe (BA), Santana (AP) e São Luís (MA). Por ano, mais de 60 milhões de toneladas de carga sólida devem circular por esses TUPs.

No total, o investimento chega a R\$ 1.433.545.349,00 pela duração dos contratos, que foram assinados com as empresas WSAM, Edlog & Zport, Imetame, Porto São Luiz, Rio Amazonas, Hidrovias do Brasil, PLA, Chibatão, Enseada, Porto Sudeste e Plataforma Logística do Amapá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2021



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 106/2021
Página 57 de 57
Data: 08/07/2021
www.mercosshipping.com.br
mercoshipping.com.br



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006