

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 053/2021
Data: 12/04/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS PODE SER ATINGIDO POR REFLEXOS DO ENCALHE EM SUEZ.....	4
LIMINAR AUTORIZA SINDAPORT A COMPRAR VACINAS, MAS JUIZ SUSPENDE DECISÃO	5
LEILÕES DE CINCO TERMINAIS PORTUÁRIOS RENDEM R\$ 216 MILHÕES.....	5
FREDERICO BUSSINGER: FERROVIAS: NECESSIDADE E DESAFIO DO CENTRO-OESTE	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ LEILOA CINCO ÁREAS PORTUÁRIAS POR R\$ 216,3 MILHÕES	8
ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE PROCEDIMENTOS PARA CELEBRAÇÃO DE TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA - TAC	9
PORTAL PORTO GENTE	10
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DOS ESTADOS UNIDOS DESTACA INVESTIMENTOS DE SC EM GRÃOS.....	10
ARM AMPLIA SEU NOVO CENTRO LOGÍSTICO MAIOR CAPACIDADE GERA CERTEZA DE ATENDIMENTO DIFERENCIADO	11
CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS CRESCEM E AGREGAM PRODUTIVIDADE	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	12
NOVO MARCO DAS FERROVIAS: PROJETO SEGUE PARADO NO SENADO E SEM PREVISÃO DE SER VOTADO. CONHEÇA A PROPOSTA.....	12
“É PRATICAMENTE IMPOSSÍVEL ALCANÇAR UM SUPERÁVIT COMERCIAL DE US\$ 89,4 BILHÕES”, DIZ AEB. VEJA PORQUE.....	14
MAERSK, A MAIOR COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DO MUNDO, DIZ QUE AS CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS DO BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ CONTINUARÃO NA SEGUNDA QUINZENA DE MAIO	16
CMA CGM QUER RECONSTRUIR O PORTO DE BEIRUTE.....	17
AGRO REVENDA - A PLATAFORMA DE CONTEÚDO DA DISTRIB. AGRO	18
NOVO CRA PODE SER USADO PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS DE PRODUTORES	18
MEDIDA PROVISÓRIA DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR E SEUS IMPACTOS.....	19
ISTOÉ - DINHEIRO	21
BANQUEIRO TEM VITÓRIA SURPREENDENTE SOBRE SOCIALISTA EM ELEIÇÃO PRESIDENCIAL NO EQUADOR	21
AÇO NA CHINA CAI POR PREOCUPAÇÃO COM CONTROLES DO GOVERNO; MINÉRIO DE FERRO SOBE	22
PETROBRAS INICIA AGE QUE DEFINIRÁ NOVO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	22
MONEYTIMES	23
BRASIL EXPORTA QUASE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE SOJA AO DIA ATÉ 2ª SEMANA DE ABRIL.....	23
CARGILL PREVÊ ‘MINI SUPERCICLO’ PARA COMMODITIES AGRÍCOLAS	23
NE10 – RECIFE - PE	24
LEILÃO DE CONCESSÃO DOS AEROPORTOS: SINAL DE PERSPECTIVAS MELHORES?	24
‘BOLSONARO SERIA HERÓI SE CENTRALIZASSE AÇÕES PARA COMBATER A PANDEMIA’, DIZ MICHEL TEMER.....	25
EXTRA ONLINE	26
ASSEMBLEIA DE ACIONISTAS ELEGE PRESIDENTE E CONSELHEIROS DA PETROBRAS NESTA SEGUNDA; VEJA O QUE ESTÁ EM JOGO.....	26
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	28
COMPASS E POTIGUAR E&P DISPUTAM FORNECIMENTO DE GÁS NO RIO GRANDE DO NORTE	28
QUANTIDADE DE CBIOS DISPONÍVEIS ALCANÇA 50% DA META DO RENOVABIO PARA 2021	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
ASSEMBLEIA DA PETROBRAS: ACIONISTAS APROVAM DESTITUIÇÃO DE CASTELLO BRANCO DO CONSELHO	31
DISPARADA DE SOJA, PETRÓLEO, MINÉRIO E OUTROS ITENS PODE AJUDAR BRASIL A SAIR DA CRISE	33
ORÇAMENTO DÁ SUPERPODER AO RELATOR E ESCONDE INDICAÇÕES POLÍTICAS.....	33
GOVERNO AVALIA PEC PARA RENOVAR PROGRAMAS DE COMBATE À PANDEMIA SEM ACIONAR ESTADO DE CALAMIDADE....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
PORTOS AMAZÔNICOS VÃO DESBANCAR OS DO RESTANTE DO PAÍS NO TRANSPORTE DE GRÃOS.....	36
GUEDES AVALIA PEC PARA RENOVAR PROGRAMAS, COMO DE CORTE DE SALÁRIOS, SEM ACIONAR CALAMIDADE	38
PACHECO AVALIA INCLUIR GOVERNADORES E PREFEITOS EM CPI DA COVID	40
EMPRESAS DE LOGÍSTICA RESPONDEM POR BOA PARTE DOS INVESTIMENTOS	40



VALOR ECONÔMICO (SP)	41
TST ACEITA NOVA FORMA DE CONTRATAÇÃO DE TRABALHADORES EM PORTOS	41
MG BUSCA FATIA DE R\$ 15 BI PARA MALHA FERROVIÁRIA	43
SANTOS BRASIL JÁ ESTUDA NOVOS LEILÕES	44
NOVAS BARREIRAS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL PODEM AFETAR 22% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, DIZ CNI	46
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	48
FERROVIA DIVIDE SUL DA BAHIA ENTRE EMPREGOS E IMPACTO AMBIENTAL	48
AGÊNCIA BRASIL - DF	50
NOVA LEI DE TRÂNSITO ENTRA EM VIGOR NESTA SEGUNDA-FEIRA.....	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS	52
QUESTÃO DO REPORTO SERÁ CONSIDERADA NOS MODELOS DOS LEILÕES, DIZ MINISTRO.....	52
CMA CGM QUER RECONSTRUIR O PORTO DE BEIRUTE.....	53
CUSTOS CRESCENTES E MENOS CAPACIDADE: A SITUAÇÃO GLOBAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO	53
PRÉ-SAL PETRÓLEO E PETROBRAS ASSINAM ACORDO DE COMPENSAÇÃO POR INVESTIMENTOS EM ATAPU E SÉPIA	54
PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO TRIMESTRE	54
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	56

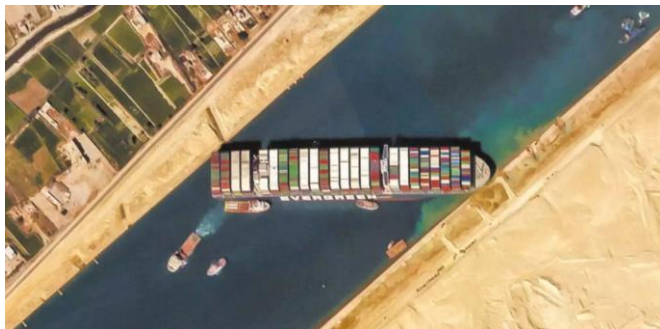


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS PODE SER ATINGIDO POR REFLEXOS DO ENCALHE EM SUEZ

Além da pandemia, bloqueio do Canal no Egito ampliou os problemas econômicos e logísticos no setor, como a falta de contêineres

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.153411:1618145585/canal-de-suez.png?f=2x1&\\$p\\$f=54a30da&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.153411:1618145585/canal-de-suez.png?f=2x1&pf=54a30da&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

O navio cargueiro Ever Given, de 400 metros, ficou 6 dias encalhado no Canal de Suez (Foto: Arquivo)

A combinação dos reflexos das novas ondas da pandemia de covid-19 em todo o mundo e os impactos do encalhe de um navio que interrompeu o tráfego no Canal de Suez, no Egito, amplificaram problemas no setor de navegação. Além do viés econômico, a questão traz impasses logísticos que afetam toda a cadeia, como a falta de contêineres. Segundo especialistas, os entraves devem persistir nos próximos meses e podem atingir o Porto de Santos.

De acordo com o vice-coordenador da Câmara de Navegação da Associação Comercial de Santos (ACS), Alberto José Pinheiro de Carvalho, em todo o mundo, navios estão tendo saídas canceladas ou postergadas, causando uma forte demanda por equipamento e espaço. Como consequência disso, são percebidos congestionamentos em portos e atrasos dos navios.

“O recente bloqueio do Canal Suez, implicou no retardo de centenas de navios que utilizam essa rota ou dependem desse tráfego nos transbordos em outros portos. Resolver esse transtorno adicional é um processo complexo e levará dias. Decorrente desse incidente, é esperada mais restrição de capacidade, adicionando pressão contínua sobre as rotas de navegação e operações portuárias, até o final do segundo trimestre deste ano”, afirmou o executivo.

Segundo o diretor-geral do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, também há o fato de que os terminais de vários portos do mundo enfrentam dificuldades de lidar com um aumento de 20% do volume, principalmente, devido à restrição de mão de obra motivada pelos períodos de quarentena impostas pelas autoridades sanitárias de diversos países.

“A mudança de hábitos de vida e consumo geraram uma explosão na demanda a partir do segundo semestre de 2020, estendendo-se para 2021 especialmente nos trades da Ásia para o mundo. E esse aumento inesperado pela procura está gerando além do congestionamento nos terminais, escassez de contêineres e a falta de espaço nos navios que tentam equilibrar a logística trazendo os equipamentos do exterior”, afirmou o diretor do Sindamar.

Não é preciso muito tempo para que os impactos sejam sentidos em outros portos. Segundo Roque, os terminais portuários congestionados fora do País ficam com a produtividade operacional afetada e causam atrasos no ciclo dos contêineres para liberação e devolução e retorno ao Brasil.

“Há navios que estão aguardando até sete dias para poder atracar e operar em alguns dos principais portos do exterior, e omissões de escalas em alguns portos são necessárias para minimizar os atrasos nos schedules (programações) para o atendimento dos interesses de todos”, destacou o executivo do Sindamar.

Porto de Santos

Procurada, a DP World Santos, que opera con-têineres na Margem Esquerda, na Área Continental de Santos, informou que ainda não foram sentidos impactos diretos em suas operações. “Mas isso poderá ocorrer nos próximos dias ou semanas, tendo em vista a demanda reprimida do mercado após o acidente (no Canal de Suez)”.

Com relação às operações, o terminal destaca que, no primeiro trimestre do ano, os volumes transportados foram 16% superiores em relação ao mesmo período de 2020. No total, entre janeiro e março, 147.300 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) foram movimentados.

“Existem fatores que fogem ao controle do transportador marítimo como os atrasos nos schedules dos navios, que se tornaram mais frequentes”, destacou Roque. O executivo ainda aponta que os agentes de navegação não acreditam em uma solução imediata para esses problemas dentro dos próximos dois meses. O motivo é o cenário atual da pandemia, além da descoberta de novas variantes da covid-19.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 11/04/2021

LIMINAR AUTORIZA SINDAPORT A COMPRAR VACINAS, MAS JUIZ SUSPENDE DECISÃO

Decisão foi suspensa temporariamente

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.96423:1586337831/Estivador-Trabalhador-Portuario-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=ffcabcf&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.96423:1586337831/Estivador-Trabalhador-Portuario-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=ffcabcf&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Liminar autoriza Sindaport a comprar vacinas mas juiz suspende decisão (Carlos Nogueira/AT)

O juiz substituto Rolando Valcir Spanholo, da 21ª Vara da Justiça Federal, do Distrito Federal, concedeu liminar autorizando o Sindic dos Trabalhadores na Administração Portuária (Sindaport) a importar vacinas contra covid-19, para aplicá-la em seus associado.

Mas, segundo o advogado do sindicato, Cleiton Leal Dias Jr, o magistrado suspendeu a decisão temporariamente. “A decisão foi tomada porque o Congresso Nacional, por iniciativa da Câmara dos Deputados, está priorizando os trâmites do Projeto de Lei 948/2021, que tem por finalidade não apenas superar os vícios que maculam a atual regra do art. 2ª da Lei 14.125/2021 mas regulamentar melhor a compra de vacinas”, explicou.

O Sindaport também ingressou com uma ação, acionando a Prefeitura de Santos e o Governo do Estado, para que os guardas portuários sejam vacinados junto com os demais profissionais de segurança, que já estão sendo imunizados desde segunda-feira. A ação ainda não foi julgada

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/04/2021

LEILÕES DE CINCO TERMINAIS PORTUÁRIOS RENDEM R\$ 216 MILHÕES

Santos Brasil arrematou 3 das 4 áreas de Itaquí

O último leilão da Infra Week rendeu mais R\$ 216 milhões de outorga ao governo federal, totalizando R\$ 3,5 bilhões nos três dias de licitação. Ontem, na B3, o Ministério da Infraestrutura encerrou a semana de concessões com a oferta de cinco áreas no Porto Organizado de Itaquí (MA) e no Porto de Pelotas (RS). Os projetos vão representar investimentos de R\$ 600 milhões durante o contrato de

concessão – no caso de Itaqui, o prazo será de 20 anos e, no de Pelotas, 10 anos.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy/1.153288:1618071776/Leil-o-terminais-portuarios-Infra-week.png?f=2x1&\\$p\\$f=f01b652&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy/1.153288:1618071776/Leil-o-terminais-portuarios-Infra-week.png?f=2x1&pf=f01b652&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Ministro Tarcísio Gomes de Freitas no leilão dos terminais: concessões vão gerar R\$ 10 bi de investimentos (Foto: Ministério da Infraestrutura/Divulgação)

A Santos Brasil, empresa que administra o Tecon, um dos maiores terminais de contêineres do Porto de Santos, arrematou três das quatro áreas em Itaqui, que serão destinadas à movimentação e à armazenagem de grãos líquidos, sobretudo de combustíveis. O presidente da empresa, Antonio Carlos Duarte Sepúlveda, afirmou que os lances dados no leilão refletem a nova estratégia da companhia de diversificação de cargas.

Além disso, destacou Sepúlveda, Itaqui tem um potencial enorme, já que tem conexão com três ferrovias: Norte Sul, Transnordestina e Carajás. “Esse porto será um hub de combustíveis na região”, disse.

Na primeira área de Itaqui, denominada IQI12, a empresa deu um lance de R\$ 61,3 milhões, com ágio de 44,24%. Na IQI11, foi a única participante e fez uma proposta de R\$ 56 milhões, com ágio de 15,06%.

Nas áreas IQI12 e IQI13, que tinham valor mínimo de R\$ 1 por causa do volume maior de investimento, foram para o viva-voz e tiveram forte concorrência. Na IQI12, a disputa ficou entre o Terminal Químico de Aratu (Tecmar) e a Santos Brasil, com propostas iniciais de R\$ 37,5 milhões e R\$ 29 milhões, respectivamente. A Santos Brasil venceu com um lance de R\$ 40 milhões, no viva voz.

A IQI13 teve a maior disputa do leilão e contou com quatro rodadas de propostas também no viva-voz. Nesse caso, o Tecmar venceu com uma oferta no valor de R\$ 59 milhões

Na área do Porto de Pelotas, que será destinada à carga geral e à movimentação de toras de madeira, a única participante foi a CMPC Celulose Riograndense, que arrematou o terminal com uma proposta de R\$ 10 mil, ante o preço mínimo de R\$ 1.

Próximos leilões

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou os três dias de licitação, com o arremate de todos os 28 ativos ofertados. Segundo ele, essas concessões vão gerar investimentos de R\$ 10 bilhões nos próximos anos. “E teremos muito mais coisa pela frente. No fim do mês, estaremos aqui de volta para licitar a BR153 (R\$ 14 bilhões) e a Cedae – a maior licitação de saneamento. Em julho, teremos a BR-163 e outros três terminais portuários. E mais para frente, a Dutra, que será um leilão bem badalado”, explicou.

Freitas destacou que, neste ano, serão licitados mais 50 ativos que estão sendo planejados pelo Ministério. Mas, no total, o governo deve conceder à iniciativa privada cerca de 129 ativos, como energia elétrica, óleo e gás, creches etc. Tudo isso deve somar cerca de R\$ 460 bilhões de investimentos.

O ministro lembrou que está previsto, ainda para este ano, a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e, para 2022, da Autoridade Portuária de Santos (atual nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo), da Companhia Docas de São Sebastião (SP) e da Autoridade Portuária de Itajaí (SC).

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 12/04/2021

FREDERICO BUSSINGER: FERROVIAS: NECESSIDADE E DESAFIO DO CENTRO-OESTE

Os três projetos ferroviários seguem na mesa: extensão da Rumo, Fico/Fiol e Ferrogrão
Por Frederico Bussinger

Em novembro de 2017, reuniram-se em Nova Mutum, coração geográfico do Mato Grosso, dirigentes dos governos estadual e federal, parlamentares e técnicos a convite de gestores e lideranças dos 18 municípios da região: 500 mil habitantes; R\$ 75,8 mil de renda per capita (algo como o dobro da brasileira).

Em pauta, as limitações que começavam a ser sentidas para expansão da safra anual de grãos e algodão, já então de 17 Mt; além de 60% da produção de suínos do Estado.

As “PPP-Caipira” tinham viabilizado extensa rede de estradas vicinais, mas “eixos troncais de alta capacidade”, base para uma “logística mais eficiente e compatível com o potencial produtivo”, tornaram-se imprescindíveis, diagnosticou a “Carta de Nova Mutum”, aprovada ao final do evento. E a principal reivindicação: um acesso ferroviário, seja extensão da Rumo (que acabara de chegar a Rondonópolis – 700 km distante), a Fico/Fiol, a Ferrovia Paraense (então em projeto) ou a Ferrogrão, que, “se implantadas, muito contribuirão para dar uma nova espinha dorsal ao arranjo logístico hoje existente”.

Incidentalmente, a FGV-Transportes vem de promover webinar para discussão de tema similar, só que agora em escala ampliada: o Centro-Oeste, responsável por 48% da produção nacional de grãos (123,9 Mt na última safra e 127,9 Mt na de 21/22, segundo Boletim da Conab divulgado ontem). Só em MT (60 % do Centro-Oeste e 29% do Brasil), o “Outlook-2030” do Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária – Imea projeta quase a duplicação dessa produção (75,6 para 125,6 Mt/a) entre 2020-30, além de 7,23 Mt/a de algodão e proteína animal.

Ou seja, esse é o tamanho do desafio: prover, em dez anos, logística para viabilizar a produção e o escoamento de quase 60 Mt/ano do MT, possivelmente 90-100 Mt/ano do Centro-Oeste (supondo expansão similar nos demais estados – hipótese bem plausível). Ou seja, algo como o dobro da exportação de soja (grãos e farelo) e milho em 2020 pelo Porto de Santos: 42,2 Mt. Dito de outra forma: é implantar-se uma capacidade logística 1,5 vezes a atual, sem o que as expansões previstas podem não se concretizar. Nada, pois, pode ser desconsiderado: rodovia, ferrovia, hidrovía e aéreo.

Os três projetos ferroviários seguem na mesa: extensão da Rumo, Fico/Fiol e Ferrogrão. Há algum sombreamento, mas cada qual tem foco em uma região produtora: respectivamente, centro-sul (chapadas), nordeste (Vale do Araguaia) e noroeste (Bacia do Tapajós). Seus projetos e modelagens estão em estágios distintos, e cada uma tem suas questões a serem superadas para se tornar realidade, como discutido no webinar.

No caso da Ferrogrão, processo sustado até decisão final do STF, foi proposto um realinhamento estratégico, inclusive em função de outro projeto do próprio Governo, a concessão da BR-163: a implantação da ferrovia seria postergada e a rodovia teria projeto requalificado e prazo de concessão ampliado. No da Rumo, discute-se a possibilidade de celebração de aditivo estendendo a malha concessionada por 600 km. E no da Fico, projeto concebido com investimentos cruzados de renovação antecipada e com obras anunciadas, estuda-se reconfigurá-la para se tornar um corredor junto com a Fiol.

De comum a todas, porém, as dificuldades ambientais, estruturação financeira e, principalmente, acesso aos portos, essencial por suas vocações exportadoras: respectivamente Porto de Santos, terminais (ETCs) de Miritituba/Santarem-PA e Ilheus-BA.

Problemas? Muitos! Mas bons problemas a nos desafiar e nos animar enquanto nação.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/04/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ LEILOA CINCO ÁREAS PORTUÁRIAS POR R\$ 216,3 MILHÕES

Quatro áreas são no Porto do Itaqui (MA) para movimentação de combustíveis e uma área no Porto de Pelotas (RS) para carga geral, especialmente madeira

A ANTAQ leiloou por R\$ 216,3 milhões, nesta sexta-feira (9), na B3, em São Paulo, quatro áreas no Porto do Itaqui (MA) para movimentação de combustíveis e uma no Porto de Pelotas (RS) para carga geral, especialmente madeira. Os investimentos alcançarão cerca de R\$ 610 milhões.



https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/EduardoNeryfotoleilo.jpg/@_@images/d0d75407-c9f8-4a3a-bf8e-16046c126750.jpeg

Eduardo Nery: leilões significam modernização do setor portuário

Das quatro áreas licitadas no porto maranhense, houve disputa em três. A IQI03 ficou com a Santos Brasil Participações, que venceu a Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais LTDA. (EBT), oferecendo um valor de outorga de R\$ 61,3 milhões, com ágio de 44%. A área denominada IQI11 teve proposta única. A Santos Brasil Participações arrematou por R\$ 56 milhões. Ágio de 15%. A Santos Brasil também venceu o leilão da IQI 12, com um valor de outorga de R\$ 40 milhões, superando a proposta da empresa Terminal Químico de Aratu (Tequimar). A IQI13 também teve disputa entre a Tequimar e a Santos Brasil. A Tequimar venceu o leilão com um lance de R\$ 59 milhões. Já a área PEL01, no Porto de Pelotas, teve uma proposta. A CMPC Celulose Riograndense LTDA. arrematou a área por R\$ 10 mil.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, parabenizou os vencedores. “Agradecemos por acreditarem no país. Os leilões realizados significam um setor portuário mais eficiente e mais produtivo, gerando desenvolvimento econômico, renda e emprego para o país, ainda mais em um cenário de pandemia”, afirmou.

Abaixo mais informações sobre as áreas licitadas:

Leilão 06/2020 – IQI03

Área do Terminal Licitado: 25.416m²
Prazo Contratual: 20 anos
Receita Bruta Global: R\$ 629,8 milhões
Investimento Total: R\$ 106,5 milhões
Movimentação Total (t): 7,5 milhões

Leilão 07/2020 – IQI11

Área do Terminal Licitado: 33.217m²
Prazo Contratual: 20 anos
Receita Bruta Global: R\$ 880,8 milhões
Investimento Total: R\$ 133,3 milhões
Movimentação Total (t): 10,6 milhões



Leilão 08/2020 – IQI12

Área do Terminal Licitado: 38.683m²
Prazo Contratual: 20 anos
Receita Bruta Global: R\$ 1,001 bilhão
Investimento Total: R\$ 177,2 milhões
Movimentação Total (t): 12,054 milhões

Leilão 09/2020 – IQI13

Área do Terminal Licitado: 36.578m²
Prazo Contratual: 20 anos
Receita Bruta Global: R\$ 1,001 bilhão
Investimento Total: R\$ 178,5 milhões
Movimentação Total (t): 12 milhões

Leilão 10/2020 – PEL01

Área do Terminal Licitado: 23.510m²
Prazo Contratual: 10 anos
Receita Bruta Global: R\$ 100,3 milhões
Investimento Total: R\$ 16 milhões
Movimentação Total (t): 6 milhões
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 : 12/04/2021

ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE PROCEDIMENTOS PARA CELEBRAÇÃO DE TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA - TAC

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 26/05/2021
Compartilhe:

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ abriu hoje (12) consulta e audiência públicas visando obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de Resolução que estabelece os critérios e procedimentos para celebração de termo de compromisso de ajustamento de conduta - TAC, no âmbito da Autarquia.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 26/05/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública nº 09/2021 estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia092021@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral - SGE, desta Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Audiência presencial

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo desta consulta/audiência pública, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

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 : 12/04/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DOS ESTADOS UNIDOS DESTACA INVESTIMENTOS DE SC EM GRÃOS

Assessoria de Comunicação

Novo relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA), que orienta lideranças e monitora as safras do mundo todo, ressalta os esforços de Santa Catarina para aumentar a produção de grãos. O documento destaca o investimento de R\$ 24 milhões da Secretaria de Estado da Agricultura, da Pesca e do Desenvolvimento Rural a fim de incentivar o cultivo de milho e cereais de inverno.



https://portogente.com.br/images/Gr%C3%A3os_SC_12ABR2021.jpg

Grãos SC 12ABR2021

"Santa Catarina é um estado com vocação para o agronegócio, 30% do nosso Produto Interno Bruto vem do setor produtivo e 70% das nossas exportações têm origem no agro. E o milho é um insumo fundamental para que essa engrenagem continue girando. Estamos reforçando os investimentos para que os produtores tenham acesso à tecnologia e possam ampliar a produção de grãos,

investindo também na produção de cereais de inverno", afirma o secretário de Estado da Agricultura, da Pesca e do Desenvolvimento Rural, Altair Silva.

O relatório cita os esforços da Secretaria da Agricultura para reduzir o déficit de grãos, que neste ano deve chegar a 5 milhões de toneladas devido à quebra na safra catarinense. Os investimentos do Governo do Estado estão concentrados em duas frentes: apoio para aquisição de sementes de milho e pesquisa para ampliar a produção de cereais de inverno.

Com o Programa Terra Boa, o Executivo estadual irá incentivar a aquisição de 200 mil sacas de semente de milho em todo o estado. Serão R\$ 23 milhões em recursos para disponibilizar sementes de médio a altíssimo valor genético, que geram um rendimento maior por hectare plantado.

Santa Catarina irá investir ainda R\$ 1 milhão em pesquisas para ampliar a área plantada com grãos de inverno (trigo, triticale, aveia e cevada), em uma parceria entre Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (Fapescc) e Epagri. As estimativas são de que o estado tenha 600 mil hectares de área potencial para a produção desses cultivares.

>> Para ler o relatório do USDA clique [aqui](#).

https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Grain%20and%20Feed%20Annual_Brasilia_Brazil_04-01-2021

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 12/04/2021

ARM AMPLIA SEU NOVO CENTRO LOGÍSTICO MAIOR CAPACIDADE GERA CERTEZA DE ATENDIMENTO DIFERENCIADO

Assessoria de Comunicação

A operadora logística ARM Armazéns Gerais inaugurou, em julho de 2020, o seu quarto centro de distribuição.

Estrategicamente localizada na cidade de Duque de Caxias, Rio de Janeiro, a unidade está situada próxima ao Arco Metropolitano e à Rodovia Washington Luiz, possibilitando rápido acesso aos principais Portos, Aeroporto Internacional, Refinarias, Região Serrana e Belo Horizonte, além da Rodovia Presidente Dutra.



https://portogente.com.br/images/ARM_Armaz%C3%A9ns_Gerais.jpg

ARM Armazéns Gerais

Com o crescimento, a capacidade de armazenagem aumentou para 13 mil paletes, 28 docas e 14.200 m². A nova estrutura permite qualificar ainda mais o atendimento, com customização de cada operação e, em conformidade com os atributos necessários, além de preço justo. O novo Centro de Distribuição é voltado para as operações de Ecommerce, produtos controlados pela ANVISA e varejo.

O CL ARM está localizado em condomínio logístico Triplo A. Esse possui sistema de monitoramento 24/7 e pé direito de 10 metros no armazém, o que possibilitou a ARM investir em estruturas de armazenagem como porta paletes e drive-in's.

As atividades desse Centro Logístico incluem recebimento de produtos nacionais ou importados, conferência quantitativa e qualitativa, armazenagem, controle de inventário, cross-docking, postponement, picking, packing e expedição.

A empresa carioca também alocou recursos para inovação dos processos e tecnologia.

O objetivo nos investimentos é ampliar a acuracidade, assertividade e velocidade nas operações. Como exemplo, pode-se citar o WMS que roda em nuvem e proporciona acesso à informação em tempo real, além de gerenciar ativos com tecnologia RFID ou código de barras. Somado a esses mecanismos, pode integrar-se ao sistema ERP, reduzindo custos e acelerando o processo operacional.

Grande parte do sucesso desse novo empreendimento é atribuído à equipe, que conseguiu desenvolver operações de alto valor agregado para os clientes dessa Plataforma Logística com custo reduzido.

“Atualmente a ARM Logística foca em buscar soluções que equacionem a necessidade de espaço a valores competitivos, principalmente com o Novo Riológ, trazendo um regime Diferenciado de Tributação para o setor atacadista. Dessa maneira, elimina os ruídos da cadeia logística, reduz custos e permite que os clientes foquem as energias em seu core business”, enfatiza Samir Carvalho, CEO da ARM LOGÍSTICA.

Destaca-se que o segmento logístico tem, no Rio de Janeiro, uma nova referência. As operações são assertivas, transparentes, com estruturas adequadas, equipes treinadas e voltadas para soluções adequadas e grau de humanização único com os clientes. Esta é a ARM ARMAZÉNS GERAIS & LOGÍSTICA LTDA.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 12/04/2021

CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS CRESCEM E AGREGAM PRODUTIVIDADE

Assessoria de Comunicação

As empresas devem repensar as estruturas logísticas e estratégias de rede existentes e adotar um papel muito mais ativo na gestão e entrega da promessa ao consumidor

A logística brasileira precisa crescer muito para corresponder à dimensão do território nacional, explorar o seu potencial aquaviário, responder a sua capacidade produtiva e integrar adequadamente os novos cenários competitivos do mercado internacional. Nesse sentido, e com 30 anos de atraso, o condomínio logístico suaviza a deficiência da fraca integração dos modais e armazenagens, com porte, localização, relacionamento, proximidade e mercado padronizado.



https://portogente.com.br/images/Dad_12ABR2021.jpg

O conceito de distribuição física (physical distribution) surgiu nos EUA e Europa no final da década de 1980. Visava atender à logística de produzir no paradigma que emergia do porto-indústria e exportar. Como conceito de pronta entrega (just-in-time), os centros de distribuição ampliaram o seu território, focados na mercadoria. No atendimento, controle, processamento, transporte e armazenamento.

Os condomínios logísticos constituem parcerias inovadoras em rede e agregadoras de valor.

Aperfeiçoados pelas novas tecnologias de informação e novos modelos de negócio conectado às grandes redes das empresas logísticas, essa estratégia permite a rápida expansão para novos mercados. No Brasil, ela é eficaz também para suprir fragilidades da cadeia de suprimentos em fases do trajeto entre produtor e consumidor.

Ao tratarmos de fluxos e estoques, o Condomínio Logístico interage em vários cenários, como foi mostrado no robusto Webinar Portogente sobre Plataformas Logísticas. Nesse horizonte, há muitos desafios a serem superados com esforços coletivos, desses espaços logísticos de múltiplas concepções e os favorecidos usuários. Pois, é imperativo otimizar um papel que, isoladamente, reflete na eficácia do sistema como um todo.

Debater, esclarecer as questões e construir caminhos em busca do tempo perdido, vai facilitar que o setor de Condomínios Logísticos inove, cresça e agregue produtividade às novas matrizes de transportes que acontecem. Em especial, à logística em rede do porto do futuro, que bate à porta.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 12/04/2021



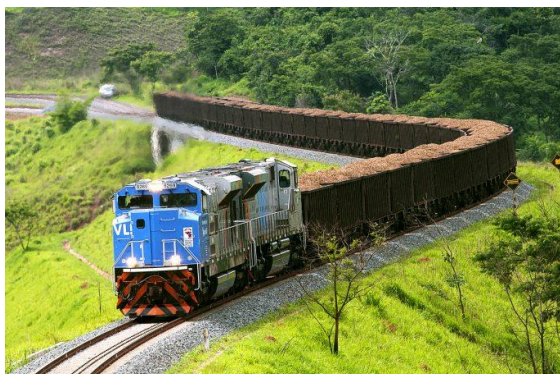
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NOVO MARCO DAS FERROVIAS: PROJETO SEGUE PARADO NO SENADO E SEM PREVISÃO DE SER VOTADO. CONHEÇA A PROPOSTA

Informação: O Brazilianista (12 de abril de 2021)

Classificado no início do ano pelo Executivo como um dos 35 projetos prioritários para o Brasil, o novo marco regulatório das ferrovias (PLS 261/2018) continua parado no mesmo local em que estava em janeiro: aguardando que haja acordo para que entre na pauta de votação do Senado.

O projeto busca organizar as regras do setor ferroviário e permitir novos formatos para a atração de investimentos privados para o transporte. A principal ideia do texto, apresentado pelo senador José Serra (PSDB-SP), é a criação do regime de autorização para o mercado. Hoje, as ferrovias são de domínio público e só podem ser operadas por um parceiro privado em regimes de concessão ou permissão, via licitação, para construção e exploração de trechos.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/tcdt374-00475-1-681x452-1.jpg>

Transporte de cavaco na Ferrovia Norte Sul – Foto: Tina Coêlho/Terra Imagem

Com o novo marco regulatório, não será necessário que o poder público faça um processo licitatório para decidir quem vai operar um trecho ferroviário. Interessados em investir deverão procurar o governo com um projeto de exploração. Como acontece hoje em terminais privados de portos, a União deverá apenas analisar e autorizar o projeto.

“A ideia é permitir que qualquer interessado em construir uma ferrovia possa fazer isso por meio de uma autorização. Vão ser ferrovias construídas e operadas, portanto, em regime de direito privado. Mas, sem, em momento algum, abrir mão da segurança regulatória imprescindível a qualquer atividade estratégica para o País”, destacou o relator da proposta, o senador Jean Paul Prates (PT-RN).

Foco na Pandemia

A expectativa do governo era que o PLS 261/2018 fosse aprovado ainda no mês de março, mas foi adiado e ainda não há previsão para retornar à pauta. O texto ainda deve passar por ajustes, uma vez que o governo federal fez uma série de sugestões ao relator, que devem ser acatadas parcialmente.

O relator Jean Paul Prates disse que, agora, o atraso no andamento do projeto deve-se à escolha da Casa em se focar nas pautas relacionadas à pandemia, mas destacou que o relatório ainda passa por ajustes. “Embora todos do governo estejam envolvidos com a pandemia, estão acessíveis e conversando. Estamos aproveitando o tempo que a gente tem para depurar algumas dúvidas e para trabalhar os desentendimentos que houveram, que não chegam a ser graves, apenas questões políticas e choque de interesses. Mas estamos resolvendo bem”, afirmou.

Alterações no projeto

Após promover audiências públicas, ouvir atores do setor e o próprio Ministério da Infraestrutura, Jean Paul modificou e ampliou o projeto original de José Serra. “O projeto dá segurança e incentivos ao investimento público e privado em novas ferrovias e na revitalização da malha que esteja abandonada ou inoperante. Conciliamos sugestões de operadores, do governo e de usuários. É uma ‘caixa de ferramentas’ para o Estado brasileiro, que lhe garante planejamento e atração para o investimento em ferrovias”, disse Prates.

Mesmo antes das pautas do congresso estarem concentradas em assuntos relacionados à pandemia, algumas discussões vinham travando a tramitação da proposta desde o ano passado. Dentre as principais, as demandas de investimentos das bancadas locais. Havia a solicitação da inclusão de um dispositivo para garantir investimentos no corredor Centro-Leste, trecho que abrange

parte dos estados de Minas Gerais e Goiás e chega no porto de Vitória (ES). A sugestão inclui a renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

O relator Jean Paul concordou em fazer essa mudança para resolver um conflito entre o governo e as bancadas dos três estados, mas ainda avalia alternativas para os estados não tenham prejuízo com essa outorga. “Estamos conversando com os interessados para evitar que os Estados atendidos sejam prejudicados pelo remanejamento da verba”, esclareceu.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, sugeriu levar os recursos da renovação da concessão para outros Estados, o que gerou conflitos entre Congresso e Executivo, uma vez que a proposta desagradou parlamentares das bancadas de Goiás, Espírito Santo e Minas Gerais, incluindo o próprio presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG). A verba é considerada importante para a manutenção das atividades da mineradora Vale na região.

Valorização de ferrovias urbanas

O projeto aposta na valorização imobiliária advinda do empreendimento, que pode se tornar uma importante fonte de receita para o negócio. O intuito é que sejam criadas empresas de serviços ferroviários e de desenvolvimento urbano para o investimento. De acordo com Jean Paul, a medida reduz os custos nas suas fases iniciais e possibilita aos proprietários ganhos advindos com a valorização imobiliária decorrente da implantação da ferrovia.

“Outra inovação que advém do projeto original é a possibilidade de o poder público instituir contribuição de melhoria decorrente da implantação da ferrovia. Essa receita será arrecadada junto aos moradores de imóveis lindeiros ao projeto e comporá as fontes de financiamento do empreendimento, de forma a reduzir os custos de implantação e, conseqüentemente, os preços que virão a ser cobrados dos usuários”, explicou Prates.

A proposta também prevê que, para reavivar ferrovias abandonadas ou subutilizadas, o governo poderá fazer um chamamento para saber se há investidores interessados em explorar trechos ferroviários que estão ociosos por mais de três anos. “A partir da aprovação deste projeto, vamos permitir o resgate de estruturas que, até então, encontravam-se ociosas e que devem alavancar os negócios neste setor”, apontou Jean Paul.

A expectativa é que os investidores do setor privado privilegiem trechos pequenos. A duração dos contratos deverá ser de 25 a 99 anos, podendo ser prorrogados por períodos iguais e sucessivos. “O interessado é quem detém a capacidade e o conhecimento para avaliar o período necessário para amortizar os investimentos que se propõe a realizar, bem como é a quem cabe assumir os riscos e avaliar a viabilidade do negócio que propõe”, justificou Prates.

Para obter autorização para exploração econômica de novas ferrovias, ou novos pátios, os interessados devem requerer isso diretamente ao órgão regulador a qualquer momento. O documento deve explicitar o percurso total e áreas adjacentes, assim como o detalhamento da configuração logística, e aspectos ambientais e urbanísticos relevantes.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 12/04/2021*

“É PRATICAMENTE IMPOSSÍVEL ALCANÇAR UM SUPERÁVIT COMERCIAL DE US\$ 89,4 BILHÕES”, DIZ AEB. VEJA PORQUE

Informação: Comex do Brasil (12 de abril de 2021)

Brasília – A projeção feita pelo Secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, indicando que a balança comercial deverá fechar o ano de 2021 com um superávit recorde da série histórica de US\$ 89,4 bilhões foi recebida com surpresa pelo setor e segundo o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, “não vou dizer que seja impossível de se alcançar, mas é praticamente impossível, porque a previsão foge de qualquer lógica de exportação de hoje”.



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/Jose_Augusto_de_Castro02_nova.jpg

José Augusto de Castro, presidente da AEB – Foto: Divulgação

Ao divulgar os dados da balança comercial do mês de março, Lucas Ferraz justificou o expressivo aumento na expectativa do saldo, estimado no mês de janeiro em US\$ 53 bilhões a dois motivos: a valorização de 11,5% nos preços internacionais das commodities entre os meses de janeiro e março e ao aumento do consumo internacional, em um cenário de recuperação da pandemia de Covid-19. Lucas Ferraz disse ainda que “vários países estão reduzindo o consumo de serviços, normalmente produzidos por economias avançadas, e aumentando as compras de bens físicos, o que favorece países como o Brasil”.

José Augusto de Castro considera “muito forte” a mudança do governo em relação ao superávit da balança comercial, inflando o saldo originalmente previsto em US\$ 36,4 bilhões nos nove meses que restam de 2021. Ele lembra que “no início do ano, o governo previu um saldo em torno de US\$ 53 bilhões e na época comentei com o próprio governo que considerava essa estimativa muito pessimista, tendo em vista que naquele momento as commodities, principalmente a soja, o minério de ferro e petróleo já apresentavam elevações em suas cotações. O governo insistia em que a média de preços das commodities não seria alta e que nos meses seguintes haveria uma redução dos preços e que a média anual faria com que o superávit não fosse grande”.

Em contraposição ao governo, a AEB, assim como diversas outras instituições, divulgaram estimativas bem acima daquela apresentada pela Secex. A AEB, por exemplo, apostava em um saldo da ordem de US\$ 69 bilhões, fruto de exportações no montante de US\$ 237,334 bilhões e importações totalizando US\$ 168, 317 bilhões.

O dirigente da AEB apresenta as razões que levaram a entidade a projetar um saldo comercial dessa magnitude: “as nossas projeções foram feitas tomando como base um preço médio de exportação de commodities, principalmente soja, minério de ferro e petróleo, num patamar um pouco acima daquele vigente à época do nosso levantamento. Outras entidades também projetaram saldos elevados como o nosso. Mas é importante destacar que o cenário é muito volátil e propicia que se façam projeções que não necessariamente serão atingidas”.

José Augusto de Castro revela que em julho a AEB fará a tradicional revisão de sua previsão da balança comercial, e sublinha que “alguns produtos que hoje têm uma cotação elevada, já tinham seus preços previstos (na estimativa lançada pela entidade ao final do ano passado). A soja, por exemplo, que tem um preço médio hoje em torno de US\$ 400 (a tonelada), teve uma previsão de US\$ 410. Para o minério de ferro, que está subindo neste momento, nós prevíamos o valor de US\$ 110 e está em US\$ 127. Da mesma forma, o petróleo deu uma desgarrada forte e o preço médio está mais alto do que anteriormente se previa”.

Mesmo com essas considerações, o presidente da AEB considera que “para se chegar a um superávit comercial de US\$ 89,4 bilhões tem que acontecer, eu não diria um milagre, mas situações não previstas”. E reforçou o argumento: “nos três primeiros meses deste ano, o superávit comercial atingiu US\$ 1,6 bilhão. Para chegarmos a um saldo de US\$ 89,4 bilhões no final do ano teremos que ter uma média mensal, nos nove meses do resto do ano, de US\$ 9,7 bilhões por mês, uma média que nunca foi alcançada em um mês isolado da série histórica. Para se ter uma ideia, nos doze meses do ano passado, apenas nos meses de junho e julho o superávit superou US\$ 7 bilhões. Nos demais meses do ano foi inferior a essa marca”.

Outro aspecto que não pode ser ignorado, revela José Augusto de Castro, está no fato de que “estamos tendo um boom das commodities em termos de preço e não em quantidade (exportada). As quantidades estão estáveis em relação ao ano passado ou até mesmo estão caindo, comparativamente com 2020. Isto nos leva à conclusão de que não se conseguirá manter durante muito tempo os preços no patamar de hoje, porque se não tem demanda para forçar os preços, a tendência é de que eles possam cair. Não vão desabar, mas vai ter uma queda. Por esses e outros motivos, acho muito difícil que se consiga chegar à previsão anunciada pelo governo”.

E ainda que um saldo dessa magnitude viesse a ser obtido, o presidente da AEB não veria motivo para se comemorar a marca: “é claro que seria um recorde histórico para o Brasil, mas, mais uma vez, eu seria capaz de afirmar que seria um superávit negativo, na medida em que seria obtido com um pequeno aumento das exportações, por conta das commodities, aliado a uma forte queda nas importações, o que não está se registrando neste momento. Hoje as importações estão crescendo e no acumulado pela média diária crescem 25% e isto significa que na realidade o superávit não pode ser pequeno. Se eu tenho um crescimento alto das importações e as exportações crescem hoje 17%, a tendência é de que o superávit vai ser afetado negativamente pelo crescimento das importações”.

Além disso, com base em uma sólida e respeitada carreira como um dos maiores experts no comércio exterior brasileiro, José Augusto de Castro reitera que “o cenário indica que teremos um superávit elevado, não necessariamente um saldo recorde, mas esse superávit elevado não foi fabricado pelo Brasil, mas apenas atendendo a uma demanda do mercado internacional e para as importações crescerem basta que se tenha um pequeno crescimento no mercado interno. Apenas como um detalhe, mencionaria que nos três primeiros meses deste ano, somente em plataformas de petróleo nós já importamos US\$ 9 bilhões, o que é mais que o valor importado em todo o ano de 2020”.

Voltando ao tema do superávit recorde, o presidente da AEB revela com franqueza e lucidez que lhe são costumeiras que “eu até torço para que não se alcance esse superávit, porque se isso acontecer pode-se passar a impressão para o mercado ou para aqueles menos avisados e também para os aproveitadores de que o comércio exterior brasileiro está resolvido, quando, na verdade, um saldo dessa magnitude decorreria exclusivamente das exportações de commodities, enquanto as vendas externas de produtos manufaturados, ao contrário, estão em queda livre. Se as exportações dos manufaturados estivessem crescendo, poderíamos dizer que o saldo comercial adveio de uma decisão do Brasil, mas, infelizmente, não é o que está acontecendo”, concluiu.

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

Data : 12/04/2021

MAERSK, A MAIOR COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DO MUNDO, DIZ QUE AS CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS DO BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ CONTINUARÃO NA SEGUNDA QUINZENA DE MAIO

Informação: Bussiness Insider (12 de abril de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/60672f43a7d803001963e712-768x511.jpg>

O navio de contêineres Ever Given depois de ter sido refluído – Foto: Sayed Hassan / Getty Images

As repercussões do tempo do Ever Given alojadas no Canal de Suez vão “ondular” a economia nas próximas semanas ou meses, de acordo com a Maersk, a maior empresa de navegação do mundo.

“Veremos os efeitos em cascata continuando na segunda metade de maio”, disse Lars Mikael Jensen, chefe da Rede Global do Oceano da Maersk, ao The Financial Times .



O Ever Given, que está entre os maiores navios porta-contêineres do mundo, e ficou hospedado no canal por seis dias, fechando efetivamente uma das rotas comerciais mais importantes do mundo.

O Ever Given foi operado pela empresa de navegação Evergreen Group, com sede em Taiwan. O navio foi libertado em 29 de março.

Maersk previu efeitos indiretos do bloqueio. Em um comunicado à imprensa atualizado publicado na quinta-feira, a empresa disse que estava satisfeita em ver que a fila de espera no canal estava diminuindo rapidamente.

“A cada dia que passa, obtemos uma imagem mais clara do que esse incidente significa para nossos clientes”, disse a empresa.

Maersk disse que cerca de 50 navios foram atrasados por cerca de uma semana por causa do bloqueio. Alguns desses navios esperavam nas duas extremidades do canal, enquanto outros eram redirecionados para o Cabo da Boa Esperança.

Os efeitos desses atrasos serão sentidos em portos de todo o mundo, disse a empresa. Seu comunicado alertou que os atrasos podem variar de acordo com o local. Portos e terminais movimentados não podem ter berços para os navios que chegam fora de suas janelas programadas originalmente.

A empresa disse anteriormente que os pedidos em atraso podem levar meses para se desfazer.

“Mesmo quando o canal for reaberto, os efeitos em cascata sobre a capacidade global e os equipamentos são significativos e o bloqueio já desencadeou uma série de interrupções e atrasos no transporte global que podem levar semanas, possivelmente meses para se desfazer”, disse Maersk em um declaração de volta quando o Ever Given ainda estava alojado no canal.

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

Data : 12/04/2021

CMA CGM QUER RECONSTRUIR O PORTO DE BEIRUTE

Informação: Portos e Mercados (12 de abril de 2021)

A CMA CGM é controlada pela família franco-libanesa Saade e o grupo se juntou ao presidente francês Emmanuel Macron nos esforços de socorro em Beirute após a explosão no verão passado.

O grupo francês de transporte de contêineres CMA CGM está buscando um plano para reconstruir o Porto de Beirute dentro de três anos, apesar do impasse político no Líbano que impediu decisões sobre o porto desde a explosão em agosto passado.

Uma explosão química no porto matou 200 pessoas e destruiu bairros inteiros, aprofundando a pior crise política e econômica do Líbano desde a guerra civil de 1975-1990.

O plano da CMA CGM, delineado pela primeira vez às autoridades libanesas em setembro, prevê a reconstrução de docas e armazéns danificados, juntamente com a expansão do porto e digitalização, a um custo total estimado em US\$ 400 milhões a US\$ 600 milhões.

A CMA CGM é controlada pela família franco-libanesa Saade e o grupo se juntou ao presidente francês Emmanuel Macron nos esforços de socorro em Beirute após a explosão no verão passado.

Além de devastar a seção a granel do porto de Beirute, a explosão do ano passado destruiu equipamentos no terminal de contêineres. Isso dobrou o tempo de espera dos navios.

A CMA CGM é a operadora de navegação líder no Porto de Beirute, respondendo por 60% dos volumes, e é candidata, em parceria com a MSC, com sede na Suíça, para a concessão do terminal de contêineres.

Especula-se que um processo de licitação para operar o terminal de contêineres, retido pela crise política, será relançado em duas semanas.

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

Data : 12/04/2021

AgroRevenda

A Plataforma de Conteúdo da Distribuição Agro

AGRO REVENDA - A PLATAFORMA DE CONTEÚDO DA DISTRIB. AGRO NOVO CRA PODE SER USADO PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS DE PRODUTORES

A Cotrijal foi escolhida para ser a cooperativa piloto para a operação. O CRA (Crédito de Recebíveis do Agronegócio) é garantido pelo BNDES e tem potencial para disponibilizar R\$ 100 bilhões em 10 anos aos produtores, diz Antonio da Luz, economista-chefe da Farsul. A ministra da Agricultura Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, lançou na 5a.feira um novo sistema que permite aos produtores rurais ampliar o acesso ao crédito fora do sistema oficial (Plano Safra). O modelo consiste em um Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA) com garantia do BNDES e é resultado de um ano de tratativas entre a Farsul, Mapa e o banco de fomento. Como piloto, foi escolhida a Cotrijal – com o Grupo Ecoagro como securitizadora.

Esse tipo de operação é um mecanismo que pode ser utilizado para renegociações de dívidas fora do sistema bancário ou concessão de novos créditos. Diferente do Crédito Rural controlado, o formato não está relacionado aos aportes oficiais da política pública. Além disso, ele pode ser utilizado tanto para crédito de custeio como de investimento. A estrutura da operação consiste na emissão de Cédula de Produto Rural (CPR) pelos produtores para a originadora. Os papéis são transformados em CRA por uma securitizadora, e são negociados no mercado financeiro. Os investidores terão a garantia do BNDES, o que reduz os riscos da operação e, conseqüentemente, os juros para os produtores.

A escolha da Cotrijal como piloto está no fato de ser a maior cooperativa do Rio Grande do Sul, e ter buscado solução para as dívidas fora do sistema bancário após a grave seca de 2020. A demanda dos produtores estimulou a adoção de operações estruturadas de crédito. O valor da operação é de R\$ 29 milhões com juros de 3,15% e prazo de dois anos. O Banco Alfa será o coordenador líder, garantindo a comercialização dos títulos. A consolidação do projeto é vista pela Cotrijal como importante avanço na garantia de crédito para o campo, a custos compatíveis com a necessidade do produtor. Viabilizar a produção, com segurança, é estratégico para a Cotrijal. Estamos otimistas com a possibilidade de acessar crédito privado e honrados por sermos pioneiros nessa iniciativa-piloto”, afirma o presidente da Cotrijal, Nei César Manica. A cooperativa tem 7,9 mil associados e está presente em 32 municípios gaúchos. Em 2020, faturou R\$ 2,4 bilhões. Conforme dados da consultoria Uqbar, os CRAs já movimentaram R\$ 15,81 bilhões em 2020. Uma alta de 28% na comparação com 2019. No total, foram 65 operações envolvendo 113 títulos. Com a entrada da garantia do BNDES, esses valores devem saltar nos próximos anos garantindo um novo cenário para o agronegócio brasileiro.

PENSANDO FORA DA CAIXINHA

Procurada pela Farsul com a proposta da operação, a ministra Tereza Cristina trouxe o BNDES para o processo. “Agradeço ao presidente Montezano (Gustavo Montezano, presidente do BNDES) por ter colocado toda sua equipe a pensar fora da caixinha. Durante a apresentação, o presidente do BNDES, Gustavo Montezano, comentou sobre a operação. “O que a gente está celebrando é mais do que uma operação rotineira, é uma inovação. Ela marca a entrada num mercado promissor. Estamos desconcentrando o crédito nacional”, afirmou, ao lembrar que a operação é piloto e ainda será aperfeiçoada para permitir sua ampliação. A Farsul vem trabalhando na ampliação das

operações estruturadas de crédito. O objetivo da Federação é que mais cooperativas, revendedoras de insumos, cerealistas e tradings utilizem a ferramenta.

“Uma das bandeiras da Farsul é o do livre mercado. Queremos que esse tipo de operação seja cada vez mais frequentes e com mais atores. Isso significará maior concorrência, resultando em condições cada vez melhores aos produtores rurais para que possam continuar investindo no setor sem as limitações dos recursos oficiais”, afirma o presidente do Sistema Farsul, Gedeão Pereira. A securitização será do Grupo Ecoagro. O sócio executivo Moacir Teixeira vê o CRA como instrumento de crédito do mercado de capitais que vem se consolidando como uma fonte importante de financiamento para suprir as necessidades de recursos na demanda crescente de capital para a agropecuária brasileira.

“A principal característica é a democratização do crédito, transformando ativos individuais de pequenos e médios produtores em estruturas mais robustas que acessam com maior transparência e credibilidade os investidores. A iniciativa da operação com a participação do BNDES beneficia diretamente o micro e o pequeno produtor, através das suas cooperativas e da própria cadeia de insumos. Sem dúvida é o primeiro passo para potencializar o financiamento agrícola de forma pulverizada, organizada, atingindo toda a cadeia do agro e permitindo principalmente o investidor pessoa física brasileiro a participar deste crescimento”, avalia Teixeira.

O Banco Alfa ressalta ter histórico como agente financeiro do BNDES desde sua origem, coordenando operações pioneiras para o agronegócio, como a primeira emissão de CRA Green Bond para o setor sucroalcooleiro “O sucesso desta operação inédita com o BNDES, Ecoagro, Farsul e a Cotrijal, servirá como referência para futuras operações do Alfa em conjunto com o BNDES para fomentar ainda mais o setor do agronegócio brasileiro”, afirma Augusto Martins, diretor executivo de Corporate & Investment Banking do Banco Alfa. O objetivo é elevar a oferta de crédito privado aos produtores rurais, explica o diretor de Crédito e Garantia do BNDES, Petrônio Cançado. “A modelagem foi concebida para estimular o financiamento privado ao setor agropecuário em um contexto de alta aversão ao risco e procurando diminuir a dependência de recursos públicos pelo setor”.

Fonte: Assessorias de Imprensa da Farsul e da Cotrijal.

Fonte: AGRO REVENDA - A PLATAFORMA DE CONTEÚDO DA DISTRIB. AGRO

Data : 11/04/2021

MEDIDA PROVISÓRIA DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR E SEUS IMPACTOS



<https://agrorevenda.com.br/wp-content/uploads/2021/04/unnamed-2-1-1536x1017.jpg>

Na última semana foi assinada a Medida Provisória com o intuito de reduzir a burocracia e modernizar o ambiente de negócios aqui no Brasil, o que afetará diretamente o Comércio Internacional. Segundo estimativas do Governo, as mudanças proporcionarão uma economia de R\$ 3.5 bilhões ao ano para as empresas de importação, além de eliminar mais de R\$ 80 milhões em taxas pagas ao governo. Uma das principais medidas para combater o custo Brasil nas importações é a flexibilização do procedimento de Licenciamento de Importação, o que deverá facilitar a entrada e a redução de custo dos produtos importados.

Atualmente o procedimento exige diversas etapas burocráticas e algumas vezes pode envolver até seis órgãos anuentes. O CNI reporta até alguns absurdos em que é necessária uma “licença” para o importador comprovar que não precisa de Licenciamento de Importação. Hoje o Brasil exige licenças em cerca de 62% de todas as operações de importação, enquanto que países desenvolvidos exigem em apenas 10% das operações, fazendo com que o Brasil esteja inserido no “seleto” rol dos países que mais exigem licenciamento no Mundo!



O Time Release Study da lavra da Receita Federal do Brasil demonstra a morosidade do procedimento de Licenciamento de Importação. O tempo médio entre o Período e o Deferimento da Licença gira em torno de 178 horas para os 12 órgãos anuentes. Merecendo destaque para a Anvisa com 304 horas, Exército com 467,23 h, Inmetro com 410,68h e o Mapa que lida com produtos eminentemente perecíveis com tempo médio de 505,43 horas. Enquanto que para licenças que são analisadas após a chegada da mercadoria e antes do registro da Declaração de Importação o tempo médio é de 108 horas!

A Medida Provisória inova ao vedar a exigência de Licenciamento de Importação em razão de características das mercadorias quando não existir previsão em ato normativo. O que deverá reduzir drasticamente a necessidade de Licenciamento de Importação, e assim, dos próprios custos de pleito de licenciamento. Doutra modo, a MP prevê que as exigências em vigor na data da publicação deverão ser revisadas por ato do Poder Executivo federal. O que provavelmente deverá ser nos termos proposto pelo DECRETO Nº 10.139 que visa deixar o acervo regulatório mais eficiente, através de revisão e consolidação dos atos normativos em vigor. Seguindo, assim, o manual de boas práticas da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), na qual o Brasil pretende ingressar.

A Medida Provisória também coíbe o Licenciamento de Importação com base em valores da mercadoria. Na prática, era realizado, por vias transversas, um verdadeiro controle de pauta de preços mínimos para que as importações fossem autorizadas, violando convenções ratificadas no Brasil. A consequência direta será a redução dos custos tributários dos produtos importados. Além disso, acaba de vez o SISCOSEV! O Sistema já havia sido suspenso no ano passado, porém durante muito tempo tirou o sono de empresários que viviam aterrorizadas pelo canto da sereia de que multas milionárias poderiam ser aplicadas. Foi criado, no seu lugar, um sistema de dados compartilhados entre os diversos órgãos públicos, evitando novas obrigações de prestação de informação acessória. Assim, reduz a burocracia e a contratação de consultoria especializada, que resultavam diretamente no custo final de serviços.

Outra medida para a desburocratização do setor foi o fortalecimento do que a Medida Provisória chama de guichê único de atendimento, e que trata do novo sistema do Portal Único Comércio Exterior que visa tornar os processos mais eficientes, menos burocráticos e integrado entre todos os players o poder e o público. A Medida Provisória finda licenças prévias de importação relacionadas às investigações de origem não-preferencial e revoga inúmeros atos legais que entulhavam o framework do Comércio Internacional. Além de facilitar e flexibilizar regras de tradução juramentada para conhecimento de embarque e manifesto de embarcações estrangeiras, documentos emitidos por shipbrokers e dispensar a necessidade de tradução juramentada para documentos que sejam apresentados para a fiscalização aduaneira.

Outro grande impacto é o fim da exigência de que importações e exportações de estatais ou bens com favorecimento tributário sejam feitos por navios com bandeira brasileira. Tal medida vai reduzir o valor do frete marítimo pela possibilidade de contratação direta de embarcações que arvorarem bandeira estrangeira. Encerrando, também, a burocracia que era necessária para conseguir autorização de transporte em navios de bandeira estrangeira, quando comprovado a indisponibilidade de embarcações brasileiras. A Medida Provisória é um aceno do Governo Federal à tão travada luta de desburocratização do Comércio Exterior. Alguma pleitos antigos do CNI foram atendidos, principalmente no Licenciamento de Importação. E demonstra o interesse do Brasil em sair da lista de um dos países mais fechados no mundo para o Comércio Internacional, buscando maior inserção e promoção das exportações brasileiras.

Aliado à Medida Provisória vem dentro de um cenário de intensa revisão e adaptação da regulação e portarias para que o desembaraço aduaneiro seja simplificado. Cumprindo, assim, os compromissos assumidos pelo Brasil no contexto internacional. Isso é, recentemente, o Brasil ratificou as Convenções de Quioto e a de Facilitação do Comércio Exterior, urgindo alterações a legislação aduaneira como forma de compatibilizar com todos novos regramentos que foram incorporados à legislação brasileira. Nessa direção, o Governo Federal já divulgou que está trabalhando para a

publicação de um Decreto que irá revogar medidas que tornam o Comércio Internacional mais moroso. Portanto, novas alterações devem vir em breve.

O intuito é claro de promover a redução de custos e segurança no comércio internacional e deve ser visto na conjuntura de um cenário em que o Poder Executivo adotou uma política aduaneira de incentivo às importações, aliado à promoção de simplificação de procedimento que se traduz ao final do dia em redução do custo Brasil e maior segurança para todos aqueles que atuam no COMEX.

Larry Carvalho é Mestre em Direito Marítimo e presidente da YoungShip Brasil.

Fonte: AGRO REVENDA - A PLATAFORMA DE CONTEÚDO DA DISTRIB. AGRO

Data : 07/04/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BANQUEIRO TEM VITÓRIA SURPREENDENTE SOBRE SOCIALISTA EM ELEIÇÃO PRESIDENCIAL NO EQUADOR

Por Alexandra Valencia e Brian Ellsworth



https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/BrazilOnlineReportTopNews/tagreuters.com2021binary_LYNXMPEH3B0MR-BASEIMAGE-e1618232856316.jpg

Guillermo Lasso comemora vitória na eleição presidencial no Equador em Guayaquil (Crédito: REUTERS/Maria Fernanda Landin)

QUITO (Reuters) – O banqueiro Guillermo Lasso obteve uma vitória surpreendente sobre o economista socialista Andrés Arauz no segundo turno da eleição presidencial do Equador no domingo, encaminhando o país para a manutenção de políticas de livre mercado, ao invés de uma volta ao socialismo.

A conquista, uma notícia bem-vinda para investidores tensos com as promessas de grandes gastos sociais de Arauz tendo em vista as finanças estatais frágeis, contraria uma tendência latino-americana recente de triunfos eleitorais da esquerda, como na Argentina, na Bolívia e no Chile.

Mas Lasso, que toma posse em 24 de maio, enfrentará a tarefa desafiadora de ressuscitar uma economia letárgica que passa apertados desde o surto brutal de coronavírus do ano passado, que disparou nos últimos meses à medida que os esforços de vacinação travaram.

“É um dia no qual todos os equatorianos decidiram seu futuro”, disse Lasso em um evento no qual apoiadores em júbilo gritavam “Lasso presidente!”

Ele acrescentou: “Eles usaram seu voto para expressar a necessidade de mudança e o desejo de dias melhores”.

Lasso conquistou 52,5% dos votos, e Arauz outros 47,5%, de acordo com o Conselho Eleitoral Nacional, que não declarará o vencedor formalmente até depois de uma revisão de relatórios das urnas.

Arauz reconheceu a derrota rapidamente em um discurso muito diferente do tom aguerrido que adotou em campanha.

“Este é um contratempo eleitoral, mas de maneira nenhuma uma derrota política ou moral, porque nosso projeto é para toda a vida”, disse ele, que parabenizou Lasso.

A terceira candidatura presidencial de Lasso parecia improvável em uma nação cansada de medidas de austeridade econômica penosas e inicialmente cativada com as promessas de Arauz de pagamentos de 1.000 dólares para famílias pobres e a volta da generosidade socialista.

Lasso, de 65 anos, descartou sua imagem conservadora no segundo turno prometendo avanços em questões como direitos animais e ambientais e esforços maiores para deter a discriminação contra a orientação sexual.

Arauz foi incapaz de se descolar de seu mentor, o ex-presidente Rafael Correa, que conquistou um grande apoio graças a programas de bem-estar social durante sua década no poder, mas que também era visto como um rival grosseiro e cuja reputação foi maculada por acusações de suborno pelas quais foi condenado enquanto estava na Bélgica, onde mora atualmente.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/04/2021

AÇO NA CHINA CAI POR PREOCUPAÇÃO COM CONTROLES DO GOVERNO; MINÉRIO DE FERRO SOBE

(Por Min Zhang e Shivani Singh)

PEQUIM (Reuters) – Os futuros do aço na China caíram nesta segunda-feira, chegando a recuar cerca de 3% em meio a preocupações com impactos regulatórios à produção, após o premiê Li Keqiang ter prometido fortalecer o controle de matérias-primas, embora a demanda por metais industriais siga robusta.

“A economia em geral e a operação de empresas continuaram a se recuperar, mas preços em alta nas commodities internacionais trouxeram grande pressão sobre custos das companhias”, disse Li segundo a agência de notícias estatal Xinhua na semana passada.

Li pediu o fortalecimento da regulação do mercado de matérias-primas para aliviar pressões de custos sobre empresas, de acordo com a Xinhua.

O contrato mais ativo do vergalhão de aço na bolsa de futuros de Xangai, para entrega em outubro, chegou a cair 2,9%, a 4.937 iuanes (753,44 dólares) por tonelada. O contrato encerrou com queda de 2%, a 4.985 iuanes.

Mas a demanda por produtos siderúrgicos seguiu firme.

Com isso, os futuros do minério de ferro na bolsa de commodities de Dalian para entrega em setembro fecharam em alta de 2,6%, a 1.014 iuanes por tonelada.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/04/2021

PETROBRAS INICIA AGE QUE DEFINIRÁ NOVO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Teve início na tarde desta segunda-feira, 12, a Assembleia Geral Extraordinária (AGE) que vai definir o novo conselho de administração da empresa. Há, ao todo, oito assentos vagos no colegiado. Um deles será ocupado pelo novo presidente da companhia, o general do Exército Joaquim Silva e Luna, indicado pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, para substituir Roberto Castello Branco.

O atual conselho de administração da Petrobras será desfeito por determinação legal. A Lei das Sociedades Anônimas define que todos os membros eleitos em voto múltiplo devem sair se um deles deixar o cargo. Isso acontecerá porque o presidente da empresa e também participante do colegiado, Roberto Castello Branco, encerrou seu mandato no último dia 20, após ser alvo de sucessivas críticas do presidente da República, Jair Bolsonaro.

Sete conselheiros foram eleitos junto com Castello Branco, no fim de 2018, para compor o grupo de gestão máxima da companhia, responsável por aprovar ou não medidas de peso propostas pela diretoria, como investimentos e vendas de ativos. Agora, para manter seus assentos, eles vão precisar do aval, novamente, dos acionistas.

Ao todo, o conselho da Petrobras é formado por 11 cadeiras. Uma delas é a do presidente da companhia. O mandato de cada membro é de dois anos, com direito a três reeleições consecutivas. Ou seja, o mesmo conselho pode ser mantido por até oito anos.

Na AGE desta segunda-feira, serão definidos oito nomes para compor o conselho da Petrobras, já que três dos 11 membros não ingressaram no colegiado por voto múltiplo. Rosângela Buzanelli foi eleita diretamente pelos funcionários e Marcelo Mesquita e Rodrigo Pereira, por acionistas minoritários.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/04/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

BRASIL EXPORTA QUASE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE SOJA AO DIA ATÉ 2ª SEMANA DE ABRIL

Por Reuters



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/03/soja-no-porto-de-santos.jpg>

O avanço ocorre em momento em que os produtores caminham para o encerramento da colheita da safra 2020/21 (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

A média diária de exportação de soja do Brasil alcançou 964,1 mil toneladas até a segunda semana de abril, ante o ritmo de embarques de 742,7 mil ao dia registrado no mesmo mês de 2020, quando o governo

brasileiro registrou um recorde mensal, conforme dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) divulgados nesta segunda-feira.

O avanço ocorre em momento em que os produtores caminham para o encerramento da colheita da safra 2020/21. Há também firme demanda pela oleaginosa no mercado externo e câmbio favorável.

Outro destaque vai para a média de embarques de açúcar, que chegou a 155,1 mil toneladas ao dia, ante 75,7 mil toneladas diárias em abril do ano passado, mostraram os dados da Secex.

Fonte : Fonte: Moneytimes

Data : 07/04/2021

CARGILL PREVÊ 'MINI SUPERCICLO' PARA COMMODITIES AGRÍCOLAS



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/cargill.jpg>

Como em outros gigantes do setor, as tradings da Cargill se beneficiaram durante a pandemia com a volta das oscilações de preços (Imagem: Reuters/Aly Song)

As commodities agrícolas devem entrar em um "mini superciclo", já que a crescente demanda da China mantém a oferta apertada, segundo o executivo que comanda uma importante unidade de trading da

Cargill, que registra os melhores resultados em uma década.

A onda de compras de produtos agrícolas pela China e a redução dos estoques recentemente elevaram os preços aos maiores níveis dos últimos anos, ao mesmo tempo em que aumentaram a volatilidade que favorece as operadoras.

As previsões sobre a área plantada nos EUA surpreenderam e foram menores do que o esperado nos EUA, o que deve ajudar a impulsionar ainda mais os preços do milho e da soja, disse Alex Sanfeliu, que comanda o World Trading Group da Cargill. O Conselho Internacional de Grãos também prevê continuidade da oferta apertada.

“Isso abre a porta para que preços altos, alta volatilidade e uma perspectiva favorável permaneçam conosco por mais tempo”, disse Sanfeliu em entrevista de Genebra, onde está a sede do grupo de trading global. “Talvez isso dê início a um mini superciclo.”

Como em outros gigantes do setor, as tradings da Cargill se beneficiaram durante a pandemia de Covid-19 com a volta das oscilações de preços. É uma grande mudança em relação aos anos anteriores, quando supersafras e mercados com excesso de oferta reduziram a volatilidade e margens de negociação.

“Achávamos que o ano passado foi bom. Este está muito melhor”, disse Sanfeliu. “Você tem mais oportunidades de se sair bem quando há muita volatilidade.”

A gigante do agronegócio recentemente parou de divulgar resultados publicamente e se tornou uma trading menos tradicional com maior foco em carne, ração para peixes e nutrição humana. Ainda assim, o CEO Dave MacLennan disse que as atividades de trading outra vez estão respondendo por cerca de 30% a 40% dos resultados totais.

Análise de dados

Para ajudar a tomar decisões de negociação, a Cargill investiu significativamente em ferramentas como inteligência artificial e aprendizado de máquina.

Contratou cientistas de dados e usa informações coletadas de fontes públicas e de ativos próprios, como esmagadoras, refinarias e lotes de rações. Isso lhe dá vantagem durante grandes eventos, como avaliar o impacto dos surtos de peste suína africana sobre o uso de ração ou como a Covid-19 afeta a demanda de restaurantes por óleos comestíveis.

“Estamos recebendo dados que dão uma visão para onde estamos indo”, disse Sanfeliu. “Isso pode dar convicção suficiente para negociar em torno desse tipo de evento.”

Olhando para o futuro, o veterano de trading disse que a perspectiva otimista da Cargill é baseada nas contínuas compras chinesas e na forte e consistente demanda por biocombustíveis.

Os preços precisariam aumentar ainda mais para limitar consumo ou incentivar a produção, e o clima determinará o nível de aperto dos mercados agrícolas.

Fonte : Fonte: Moneytimes

Data : 07/04/2021



NE10 – RECIFE - PE

LEILÃO DE CONCESSÃO DOS AEROPORTOS: SINAL DE PERSPECTIVAS MELHORES?

Por Vladimir Fernandes Maciel

No dia 07 de abril, foi realizado o leilão de concessão de operação de 22 aeroportos. A boa notícia é que houve um ágio de 3822% e o valor arrecadado foi muito superior ao esperado (R\$ 3,3 bilhões

efetivados ante R\$ 186,2 milhões de oferta mínima). Mais importante do que o valor em si é seu significado.

O interesse privado por operar e investir em infraestrutura pode ser um sinal positivo de perspectivas otimistas de médio e longo prazo sobre o país. Isto nos interessa muito, pois a recuperação da economia brasileira após a pandemia de covid-19 terá que se basear no investimento privado, uma vez que as finanças públicas brasileiras estão em estado de calamidade.

Analisando apenas os dados do Governo Federal (Figura 1), no ano de 2020 a pandemia implicou queda de arrecadação tributária e aumento de despesas primárias, acarretando um crescimento de R\$ 681 bilhões no déficit primário em relação a 2019. De acordo com o Tesouro Nacional Transparente, desse valor, quase R\$ 605 bilhões foram destinados aos programas relacionados a manutenção da renda e combate à covid-19. A implicação direta foi o aumento da Dívida Bruta do Setor Público, que saltou de 74,3% do PIB, em 2019, para 89,3%, no ano seguinte.

A recuperação e a reconstrução da economia nacional não conseguirão, portanto, basearem-se nos investimentos e nos recursos públicos. Somente com a participação do capital privado, particularmente impulsionado por recursos estrangeiro, é que haverá condições de retomar uma trajetória sustentável de crescimento.

Os investimentos em infraestrutura têm o duplo efeito de gerar emprego e renda no curto prazo e ampliar a capacidade de produção do Brasil no médio e no longo prazo. O custo Brasil deve-se parcialmente às ineficiências por infraestruturas deficientes ou insuficientes. Parte da estagnação da produtividade, há décadas no país, é devida à baixa relação capital-trabalho e a infraestrutura defasada representa grande parte do baixo capital por trabalhador.

Se as próximas concessões planejadas (Ferrovia de Integração Oeste-Leste e os terminais portuários no Maranhão e no Rio Grande do Sul), e outras ainda não listadas seguirem o mesmo comportamento, há esperança de que, a despeito da tragédia e dos descaminhos que estamos vivenciando, o futuro do país poderá ser melhor, com confiança dos investidores e capaz de reerguer as condições de vida dos brasileiros. Estamos na torcida para que essa seja a realidade!

Vladimir Fernandes Maciel é economista, coordenador do Centro Mackenzie de Liberdade Econômica e professor do Mestrado Profissional em Economia e Mercados da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Fonte: NE10 – Recife - PE

Data : 12/04/2021

‘BOLSONARO SERIA HERÓI SE CENTRALIZASSE AÇÕES PARA COMBATER A PANDEMIA’, DIZ MICHEL TEMER

por Jamildo em Notícias às 15:30

O ex-presidente da República Michel Temer disse que Jair Bolsonaro teria virado herói se tivesse centralizado as ações para o combate à pandemia. A declaração foi dada nesta segunda-feira (12/4) quando participava de uma reunião virtual com dirigentes da Associação Comercial de São Paulo (ACSP) e da Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo (Fapesp).

Temer disse que teria liderado medidas integradas junto aos estados e municípios brasileiros. Para ele, o equilíbrio entre saúde e economia seria mais efetivo se o País tivesse passado por lockdown radical no início das implementações das medidas restritivas. “Que o País parasse por 20 dias, retomasse a economia gradativamente e que se buscasse todas as vacinas que fossem possíveis. Ao que parece, estas medidas deram resultados em muitos outros países e, por isso, precisaria ter sido testada por aqui”, disse.

Temer ressaltou ainda que o atual abre e fecha do comércio não está controlando a economia e ainda está causando a fêlência de empresários e muito desemprego. “Ainda dá tempo de se tentar algo diferente”, completou.

Em meio à atual crise política que está instalada no Brasil, Temer afirmou não acreditar que Jair Bolsonaro tenha apoio para um golpe de Estado, pois não poderia contar com um movimento das Forças Armadas que apontasse para esse sentido. “Eu conheço bem as lideranças do Exército, Marinha e Aeronáutica e nunca houve nenhum ato ou insinuação em prol da ruptura da Constituição”.

O ex-presidente declarou que não é a favor da instalação da CPI da Covid no Senado, determinada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), mas que o presidente Jair Bolsonaro não deveria partir para o embate político. “CPI é apenas uma investigação em que a conclusão é encaminhada ao Ministério Público”, afirmou. “Deixe ser instalada, porque ir ao embate vai acabar sendo pior pra ele”. Temer mostra-se ainda contrário ao impeachment do presidente Bolsonaro neste momento. “Discussão neste sentido enfraquece o País, gera instabilidade e tira o foco do nosso principal problema que é o de combater a pandemia”.

Dilma Rousseff

No mesmo evento, Temer disse achar injusto quando alguém insinua que Dilma Rousseff era corrupta. “Eu convivi seis anos com ela e em nenhum momento Dilma fez qualquer gesto de corrupção; e eu faço questão de dizer isso porque no Brasil temos a mania de pensar que sempre o atual presidente quer destruir a reputação de seu antecessor”, afirmou, deixando claro que jamais fez ou faria isso. Apesar disso, Temer fez críticas ao dizer que assumiu o governo com o Produto Interno Bruto (PIB) negativo (de -3,6%), “dificuldade econômica política e institucional extraordinária” e que Dilma perdeu a mão em meio a seu mandato. Estas foram as motivações de seu impeachment. “Quem derruba presidente é o povo e não o Congresso”, afirmou.

Fonte: NE10 – Recife - PE

Data : 12/04/2021



EXTRA ONLINE

ASSEMBLEIA DE ACIONISTAS ELEGE PRESIDENTE E CONSELHEIROS DA PETROBRAS NESTA SEGUNDA; VEJA O QUE ESTÁ EM JOGO

Sede da Petrobras, no Centro do Rio Foto: Reuters

Por Bruno Rosa Tamanho do texto A A A

Os acionistas da Petrobras se reúnem nesta-segunda-feira em Assembleia Extraordinária para escolher os novos integrantes dos Conselhos de Administração e Fiscal da estatal em meio a incertezas quanto ao futuro da empresa.

Na lista de questões a serem resolvidas estão a condução da política de preços de combustíveis, a continuidade da venda de ativos, os investimentos para além do pré-sal e a composição da nova diretoria. O encontro virtual começa nesta segunda-feira às 15h.

A crise na Petrobras começou em fevereiro, quando o presidente Jair Bolsonaro demitiu Roberto Castello Branco do comando da estatal, após o executivo autorizar o aumento dos preços da gasolina e do diesel. A medida desagradou os caminhoneiros, categoria que integra base de apoiadores do presidente.

Para o lugar de Castello Branco, Bolsonaro indicou o general Joaquim Silva e Luna, que já é alvo de um processo na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Na assembleia desta segunda-feira, os acionistas vão escolher oito novos membros para o Conselho de Administração. Como esses oito foram eleitos no ano passado pelo sistema de voto conjunto, quando um deles deixa o posto, todos os outros precisam ser reeleitos.



Na pauta da assembleia, os acionistas vão destituir formalmente Castello Branco, eleger esses oito membros via sistema de voto conjunto novamente e depois votar para escolher o presidente do Conselho da estatal.

Entre os oito indicados está o general Silva e Luna. Pelas regras, ele precisa ser aprovado para a vaga de conselheiro. Após essa etapa, o Conselho da estatal vai se reunir para nomear o general como presidente da petroleira.

Ao todo, a União indicou oito nomes, muitos deles inéditos para o Conselho, após os atuais membros informarem que não tinham intenção de continuar. Além disso, os acionistas minoritários indicaram quatro nomes pela primeira vez na história na estatal.

Hoje, o Conselho da Petrobras é composto por 11 membros, dos quais sete são indicados pela União, três são representantes dos minoritários e um é indicado dos empregados.

A Petrobras poderá ter, pela primeira vez na história, quatro representantes de acionistas minoritários e a União com o mínimo de seis cadeiras. Porém, os acionistas vinham articulando nos bastidores tentar elevar o total de assentos de 11 para 13 como forma de ganhar mais voz dentro da empresa.

Veja os principais desafios de Silva e Luna:

1. Política de preços

Especialistas e fontes acreditam que a política de preços de combustíveis pode passar por alterações. Hoje, dizem eles, a estatal vem acompanhando, quase em tempo real, as variações das cotações do petróleo e do dólar no exterior. Assim, desde janeiro, a gasolina acumula alta de 40%; e o diesel subiu 30%.

2. Mercado de gás

Semana passada, quando a Petrobras anunciou alta de 39% no preço do gás canalizado para as distribuidoras, Bolsonaro voltou a criticar o aumento.

Embora a Nova Lei do Gás tenha passado pelo Congresso e a estatal tenha assinado acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), especialistas lembram que as empresas privadas não conseguem acessar os espaços ociosos dos gasodutos, o que poderia reduzir os preços.

Hoje, mesmo com a venda desses gasodutos, a Petrobras tem contrato de uso dessas redes com as empresas que compraram esses ativos, e as negociações com a Agência Nacional do Petróleo (ANP) não avançam.

3. Venda de ativos

No fim de março, o Conselho de Administração da Petrobras aprovou a venda da Refinaria Landulpho Alves (Rlam), na Bahia, para o Mubadala, fundo de investimento dos Emirados Árabes. O fundo vai pagar US\$ 1,65 bilhão pela unidade.

Agora, a dúvida é se a nova gestão vai manter o cronograma de venda de ativos como forma de reduzir o endividamento. A meta da estatal hoje é se desfazer entre US\$ 25 bilhões e US\$ 35 bilhões até 2025.

4. Investimento além do pré-sal

Há uma expectativa que a nova gestão da empresa volte a fazer investimentos além do pré-sal, desenvolvendo projetos em diferentes partes do Brasil. Para os próximos anos, a Petrobras pretende fazer investimentos anuais entre US\$ 10 bilhões e US\$ 12 bilhões.

5. Nova diretoria

Quatro dos oito diretores informaram que não têm interesse em renovar seus mandatos, que foram encerrados no último dia 20 de março. Joaquim Silva e Luna vai precisar escolher novos nomes para áreas como financeira, de comercialização, exploração e refino.

Fonte : *Extra Online*

Data : 12/04/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

COMPASS E POTIGUAR E&P DISPUTAM FORNECIMENTO DE GÁS NO RIO GRANDE DO NORTE

Por *epbr* - 12 de abril de 2021 - Em *Comece seu Dia*, Mercado de gás

Quem faz Editada por **Gustavo Gaudarde**
gustavo.gaudarde@epbr.com.br

em jogo

A distribuidora de gás do Rio Grande do Norte, Potigás, habilitou a Compass Comercialização S.A e a Potiguar E&P para a fase de negociação de propostas de aquisição de gás natural. Faz parte da chamada pública coordenada de distribuidoras do Nordeste.

— Os contratos atuais com a Petrobras se encerrarão em janeiro de 2022, sendo necessário firmar novos acordos, informou a distribuidora.

— “[Dentre] vários supridores inscritos na seleção, as duas atenderam as diretrizes do edital e apresentaram as melhores propostas”, informou a empresa.

— A Potigás tem 450 km de rede, atende a mais de 29 mil clientes na Grande Natal e Mossoró. Prevê a compra de até 236 mil m³/dia e gás, em um lote único de contratação.

— Compass é subsidiária de comercialização de gás e geração de energia de energia do grupo Cosan, que controla a Comgás (SP), maior distribuidora do país.

— A Potiguar E&P, da PetroRecônvaco, opera campos na Bacia Potiguar e estima que a partir das aquisições de ativos produtores da Petrobras será possível aumentar em até 300 mil m³/dia a oferta local de gás. Depende de acesso à infraestrutura.

— A chamada simultânea foi lançada por Alagoas (Algás), Ceará (Cegás), Pernambuco (Copergás), Rio Grande do Norte (Potigás) e Sergipe (Sergás), com uma demanda total de 2,406 milhões m³/dia, com a possibilidade de oferta de biometano.

Semana de baixa do petróleo. Os preços do petróleo acumularam perdas de cerca de 2% na semana passada, à medida que aumentos de produção e a imposição de novos lockdowns em alguns países ofuscaram o otimismo com uma recuperação na demanda por combustíveis.

— Os futuros do Brent para junho recuaram US\$ 0,22 (-0,4%), a US\$ 62,95 por barril, enquanto o WTI para maio cedeu US\$ 0,28 (-0,5%), a US\$ 59,32 o barril. Investing.com, com Reuters

— Na manhã desta segunda (12/4), o Brent era negociado a US\$ 63,63, e o WTI, a US\$ 59,87, registrando, portanto, alta em relação a sexta.

No sábado (10), o preço médio de venda do diesel da Petrobras para as distribuidoras foi reduzido em 3%, para R\$ 2,66 por litro, após desconto de 8 centavos. Segundo reajuste do ano, após o corte de 11 centavos no dia 25 de março. epbr

Governo reduz biodiesel para 10%. O Ministério de Minas e Energia (MME) confirmou na sexta (9) a redução da mistura obrigatória para o B10. Os produtores de biodiesel tentaram evitar a medida, abrindo uma negociação pelo B12.

— A medida atende um pedido do mercado de distribuição e revenda, que chegou a enviar uma carta ao governo na defendendo a redução para o B10, falando em “estopim para uma greve dos caminhoneiros”, após a alta nos preços no leilão para atendimento a maio e junho.

— Nota conjunta da Aproprío, Ubrabio (produtores de biodiesel) e Abiove (óleos vegetais), com uma pauta de reivindicações, incluindo a reversão da medida. epbr

Comitê de Pessoas rejeita dois nomes para o CA da Petrobras. Assembleia Geral Extraordinária (AGE) que vai eleger os oito novos integrantes do Conselho de Administração da Petrobras – entre eles, o indicado do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) para a presidência da empresa, general Joaquim Silva e Luna – ocorre nesta segunda (12).

— Órgão de assessoramento do CA, o Comitê de Pessoas (Cope) rejeitou a indicação de Márcio Weber, indicado pela União, e Pedro de Medeiros, pelos minoritários.

— Concorrem pelos votos dos minoritários o banqueiro Juca Abdalla, Marcelo Gasparino e Leonardo Antonelli (recondução). Pedro de Medeiros foi indicado pelas gestoras Absolute, AZ Quest, Kapitalo, Moat Capital, Navi Capital, Oceana e Solana.

— Os indicados da União são Ruy Schneider, Eduardo Bacellar, que tentam recondução; Silva Luna, Sonia Villalobos, Ana Matte, Murilo Marroquim, Márcio Weber e Cynthia Silveira.

— Reclamações de acionistas, questionamentos e até troca de candidatos são esperados. Antonelli pode desembarcar da candidatura. Há dúvidas se a União manterá ou não a candidatura de Weber, segundo o Valor Econômico.

— A rejeição a Weber e Medeiros foi unânime dentro do comitê. Antonelli citou no voto que Weber foi, até agosto de 2020, diretor da fornecedora Petroserv; e que Medeiros, até dezembro, era diretor do Citibank, responsável pela abertura do capital e oferta subsequente de ações da BR Distribuidora. No fim, caberá aos acionistas decidirem se os dois poderão ser eleitos. Valor

Greve na Repar. Trabalhadores da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), da Petrobras, em Araucária (PR), iniciaram uma greve segunda (12), em decorrência da pandemia de covid-19. Os funcionários pedem a suspensão da parada de manutenção, pelo menos durante este período crítico da pandemia.

— A Repar tem 750 trabalhadores diretos (300 trabalhando remotamente) e 800 terceirizados. Segundo a entidade, em dias normais, conta com 1.250 pessoas trabalhando presencialmente na unidade.

— “Durante a parada de manutenção, passa a contar com mais de 2 mil empregados trabalhando presencialmente, causando aglomerações por todo o parque industrial, podendo piorar ainda mais a proliferação do coronavírus”, diz a Federação Única dos Petroleiros (FUP).

— Segundo o Sindicato dos Petroleiros do Paraná e Santa Catarina (Sindipetro PR/SC), já foram registradas três mortes de trabalhadores terceirizados na refinaria por covid-19. IstoÉ, com Estadão Conteúdo

Leilão da cessão onerosa. Petrobras provou acordo com a União prevê indenização de US\$ 6,4 bilhões pelos investimentos já feitos nas áreas de Sépia e Atapu, que terão seus excedentes na cessão onerosa leiloados em novembro, pela previsão atual.

— Os volumes excedentes serão contratados pelo modelo de partilha de produção. A Petrobras permanece com os volumes originais sob o regime da cessão onerosa.

— Na sexta, o governo publicou, em edição extra do Diário Oficial da União (DOU), a resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), necessária para definição da indenização para a Petrobras pelos investimentos feitos em Atapu e Sépia.

— O acordo prevê também regras para pagamentos adicionais, de acordo com o preço do petróleo. Termos precisam ser aprovados pelo Ministério de Minas e Energia. epbr

A Petrobras finalizou a venda da totalidade de sua participação de 49% na Eólica Mangue Seco 1 para a V2I Energia S.A., da Vinci Infraestrutura Gestora de Recursos Ltda.

— Segundo a petroleira, “após o cumprimento de todas as condições precedentes, a operação foi concluída com o pagamento de R\$ 44 milhões para a Petrobras, já com os ajustes previstos no contrato de compra e venda de ações”.

— Mangue Seco 1 faz parte de um complexo de quatro parques eólicos (Mangue Seco 1, Mangue Seco 2, Mangue Seco 3 e Mangue Seco 4) localizado em Guamaré (RN), com capacidade instalada total de 104 MW – 26 MW cada parque. epbr

Eletrobras fora do PND O líder da oposição na Câmara dos Deputados, Alessandro Molon (PSB-RJ), apresentou projeto de decreto legislativo para tirar a Eletrobras do programa de desestatização apresentado pelo governo federal.

— De acordo com o texto a inclusão momentânea do Eletrobras no Programa Nacional de Desestatização e qualificação no PPI, além de “seus graves problemas de mérito e constitucionais, é inoportuna” — isto porque, segundo o parlamentar, a Medida Provisória 1031, que cria as condições para a privatização da estatal, ainda está sob análise. Veja

— Na manhã de sexta (9/4), o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) assinou dois decretos que incluem a Empresa Brasil de Comunicação (EBC) e a Eletrobras no Programa Nacional de Desestatização (PND) do governo federal. Correio Braziliense

IPO da Rio Alto. Começa hoje (12) o período de reserva para pequenos investidores comprarem ações da Rio Alto Energias Renováveis antes da estreia na bolsa, prevista para 28 de abril. O período de reserva termina em 23 de abril.

— Atualmente, a Rio Alto possui, por meio do Fundo de Investimento em Participações Rio Alto, uma fatia de 14,8% em três usinas em funcionamento: Coremas I, II e III, com uma capacidade total de geração de 93,6 megawatt-pico. Valor Investe

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 12/04/2021*

QUANTIDADE DE CBIOS DISPONÍVEIS ALCANÇA 50% DA META DO RENOVABIO PARA 2021

Por Gabriel Chiappini - 12 de abril de 2021 - Em Combustíveis, Política energética

Até a última sexta-feira (9), a quantidade de créditos de descarbonização (Cbios) disponibilizada para comercialização na bolsa de valores B3 já correspondia a cerca de 50% da meta do Renovabio para 2021.

Segundo balanço do Observatório da Cana, no primeiro trimestre do ano, as produtoras de biocombustíveis registraram 12,1 milhões de Cbios. Deste total, 282.595 foram aposentados, restando mais de 11,8 milhões para serem negociados.

Em 2021, as distribuidoras de combustíveis terão que adquirir 24,8 milhões de Cbios, de acordo com as metas estipuladas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), sem considerar aquisições por partes não obrigadas.

As metas de descarbonização são calculadas com base na proporção de combustíveis fósseis comercializados individualmente pelas distribuidoras.

A maior meta individual é da BR Distribuidora, de 6,550 milhões de CBios, seguida por Ipiranga (4,715 milhões) e Raízen Combustíveis (4,384 milhões).

O ano passado, o primeiro ano de comercialização dos créditos do Renovabio, foi marcado por turbulências, com revisão de metas, judicializações, dúvidas quanto à tributação e questionamentos do setor de distribuição.

O CNPE chegou a reduzir as metas em 50%. Mesmo assim, 35 distribuidoras de pequeno a médio porte não cumpriram suas obrigações e foram multadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Outro ponto de atenção foi a volatilidade do preço do Cbio e seu impacto no cálculo dos preços dos combustíveis.

Em 2020, os créditos de descarbonização foram negociados a um preço médio de R\$ 44, chegando a superar os R\$ 60 em outubro. Desde então os preços estão em queda, operando na casa dos R\$ 30 no primeiro trimestre deste ano.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 12/04/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

ASSEMBLEIA DA PETROBRAS: ACIONISTAS APROVAM DESTITUIÇÃO DE CASTELLO BRANCO DO CONSELHO

Encontro virtual vai decidir o futuro do comando da estatal

Por Bruno Rosa



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24967292-a9f-b7a/FT1086A/xPetroAssembleia.jpg.pagespeed.ic.OyAGJN6Ncj.jpg>

Assembleia virtual da Petrobras. Francisco da Costa e Silva (esquerda) é o presidente da Assembleia. Foto: Reprodução/Bruno Rosa

RIO - Começou a Assembleia Geral Extraordinária para escolher os novos integrantes dos Conselhos de Administração e Fiscal da estatal. A eleição ocorre em meio a incertezas quanto ao futuro da empresa.



Francisco da Costa e Silva é o presidente da Assembleia. Participam do encontro acionistas que somam 90,6% do capital social com direito a voto da estatal. A procuradora Maria Teresa Lima é a representante da União.

O encontro virtual começou com polêmica. Em sua manifestação, Marcelo Gasparino, membro do Conselho Fiscal da estatal e candidato a uma vaga do Conselho de Administração, destacou divergência entre o boletim de voto à distância (BVD) e o resultado no mapa consolidado de votação, com diferentes versões dos boletins em português e inglês.

- A minha questão é em decorrência do mapa consolidado do boletim de voto à distância. Há divergências que foram levantadas entre o voto depositado e o resultado no mapa. Por isso, minha proposta é suspender a assembleia para revisar o computo de votos em face das informações recebidas por acionistas - disse Gasparino.

A Petrobras, através de sua área técnica, disse que não há divergência e negou o pedido de suspensão. Daniel Ferreira, membro do Conselho Fiscal, mostrou preocupação com as divergências entre os sistemas da B3 e da Petrobras. Ele explicou que 770 milhões de votos vieram via distância (BVD) através do processo da B3, a Bolsa de Valores. E esse número (BVD) é diferente do informado pela Petrobras, destacou ele.

-É uma situação complicada de seguir com a assembleia. É um fator prejudicial. Nunca tivemos três membros independentes disputando uma vaga e isso pode trazer problemas - disse Ferreira.

Mas o pedido foi negado novamente pelo presidente da Assembleia.

Destituição de Castello Branco

Na primeira pauta da assembleia, que trata da destituição de Roberto Castello Branco como conselheiro, a União votou a favor da saída do executivo e foi acompanhada pelo BNDES. Os representantes dos fundos do Banco do Brasil, da Previ e da Caixa se abstiveram.

Assim, a saída de Castello Branco foi aprovada por 58,28% dos presentes. Outros 21,88% dos acionistas foram contra. Outros 19,8% se abstiveram.

Na pauta da assembleia, os acionistas vão eleger oito membros via sistema de voto conjunto e depois votar para escolher o presidente do Conselho da estatal.

Entre os oito indicados está o general I Joaquim Silva e Luna. Pelas regras, ele precisa ser aprovado para a vaga de conselheiro. Após essa etapa, o Conselho da estatal vai se reunir para nomear o general como presidente da petroleira.

Foram indicados oito nomes pela União: Cynthia Santana Silveira, Ana Silvia Corso Matte, Márcio Andrade Weber, Murilo Marroquim de Souza, Sonia Julia Sulzbeck Villalobos, Eduardo Bacellar Leal Ferreira (como Presidente do Conselho), Ruy Flaks Schneider, Joaquim Silva e Luna (que foi indicado como presidente).

Entre os minoritários, eram quatro: o banqueiro Juca Abdalla, Marcelo Gasparino e Pedro Rodrigues. Leonardo Antonelli (que tenta a recondução) pediu para retirar sua candidatura.

Dos indicados, dois (Márcio Andrade Weber e Pedro Rodrigues) foram declarados inelegíveis, pelo Comitê de Pessoas.

A crise na Petrobras começou em fevereiro, quando o presidente Jair Bolsonaro demitiu Roberto Castello Branco do comando da estatal, após o executivo autorizar o aumento dos preços da gasolina e do diesel. A medida desagradou os caminhoneiros, categoria que integra base de apoiadores do presidente.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24900993-9dc-2d0/FT1086A/xJoaquim-Silva-e-LunaMarcelo-CamargoAgencia-Brasil.jpg.pagespeed.ic.C9GyP0X6oO.jpg>

Ex-diretor-geral de Itaipu Binacional, o general Joaquim Silva e Luna foi indicado por Bolsonaro para a presidência da Petrobras Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Para o lugar de Castello Branco, Bolsonaro indicou o general Joaquim Silva e Luna, que já é alvo de um processo na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Fonte : O Globo - RJ
Data : 12/04/2021

DISPARADA DE SOJA, PETRÓLEO, MINÉRIO E OUTROS ITENS PODE AJUDAR BRASIL A SAIR DA CRISE

Crescimento de EUA e China puxam demanda global de commodities das quais o país é um dos maiores exportadores. Economistas falam em novo 'superciclo'

Por João Sorima Neto

São Paulo - Minério de ferro, soja, açúcar, petróleo estão em alta no mercado internacional, com o avanço das duas maiores economias do mundo, Estados Unidos e China, aumentando a demanda por esses produtos.

Essa procura em alta vai ajudar o Brasil, forte exportador de commodities, enquanto o mercado interno está em recuperação muito lenta, com a pandemia sem controle no país.

Economistas já apontam um novo 'superciclo de commodities', uma janela de oportunidade que pode ajudar o país sair da crise.

Nos últimos 12 meses, a alta dos preços do petróleo, do minério de ferro e da soja, por exemplo, superou 100%. Todo esse ganho deverá se refletir também no valor das ações das empresas exportadoras por aqui e atrair investimentos.

As commodities respondem por mais de 60% de tudo o que é vendido pelo país lá fora. Com a valorização do dólar frente ao real, a balança comercial tende a apresentar um saldo recorde, dizem especialistas.

— Temos tudo para ter um novo superciclo de commodities na próxima década, e o Brasil tem a chance de se beneficiar disso. Há liquidez mundial e disposição dos investidores em aplicar em empresas tradicionais, da economia real — diz Matheus Spiess, especialista em investimentos da Empiricus Research.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 12/04/2021

ORÇAMENTO DÁ SUPERPODER AO RELATOR E ESCONDE INDICAÇÕES POLÍTICAS

Sozinho, Márcio Bittar apontou quase R\$ 30 bilhões em gastos indicados por parlamentares aliados ao governo

Por Manoel Ventura e Natália Portinari

BRASÍLIA — A crise criada em torno do Orçamento de 2021 escancarou o superpoder que o relator-geral da proposta orçamentária tem desde o ano passado. Sozinho, o relator do Orçamento de 2021, o senador Márcio Bittar (MDB-PE), indicou R\$ 29 bilhões em emendas — recursos que agora estão na mira do Ministério da Economia. O valor é quase o mesmo que foi indicado no ano passado pelo então relator, deputado Domingos Neto (PSD-CE): R\$ 30 bilhões.

Pelas regras atuais, apenas o relator pode cancelar os recursos e indicar ordens de prioridades na execução dos projetos. É um superpoder criado pelo Congresso e que vem sendo usado pelo governo e pelos parlamentares para cumprir acordos políticos.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24965737-6ad-34e/FT1086A/x91079925_PA-Brasilia-BSB-06-10-2020-Senador-Marcio-Bittar-que-e-o-relator-do-orcamento-de-2021-
chega.jpg.pagespeed.ic.ZpSMmrrYiM.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24965737-6ad-34e/FT1086A/x91079925_PA-Brasilia-BSB-06-10-2020-Senador-Marcio-Bittar-que-e-o-relator-do-orcamento-de-2021-
chega.jpg.pagespeed.ic.ZpSMmrrYiM.jpg)

O senador Marcio Bittar (MDB-AC), relator do Orçamento de 2021, chega para uma reunião no Palácio do Planalto
Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo/6-10-2020

Por outro lado, isso acaba reduzindo a transparência sobre a gestão orçamentária. No papel, o relator é o responsável pela indicação dos recursos que, na prática, foram escolhidos por

parlamentares aliados.

Emendas parlamentares tradicionais são obrigatórias e distribuídas igualmente entre governo e oposição. É um recurso destinado a um projeto específico, como obra ou serviço, a ser executado por um ministério obrigatoriamente.

As emendas do relator, por outro lado, ficam apenas na conta desse parlamentar. Mas, na verdade, há por trás disso um conjunto de indicações políticas da base aliada do governo que não podem ser identificadas pela sociedade.

Essa manobra ganhou corpo a partir de 2020. No ano anterior, uma Emenda à Constituição deixou todo o Orçamento impositivo, obrigando o governo a executar tudo. A exceção é quando houver motivos "legais e técnicos" e a necessidade de contingenciamento (bloqueio de recursos) para cumprir a meta de resultado das contas públicas.

Com a mudança na Constituição, os parlamentares criaram a partir de 2020 a figura das emendas do relator do Orçamento. Sozinho, o relator do ano passado escolheu R\$ 30 bilhões em gastos, valor próximo do apontado neste ano.

Para firmar posição, os deputados e senadores criaram inclusive um marcador no Orçamento para esse tipo de gastos, que é chamado de "RP9".

A ideia de usar as emendas de relator para indicações informais de deputados e senadores surgiu no final de 2019. O então presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), queria que o Congresso controlasse uma fatia maior do Orçamento. O ministro da Economia, Paulo Guedes, concordou com a ideia no primeiro momento.

A solução técnica foi articulada pelo deputado Cacá Leão (PP-BA), relator da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2020, na qual foi introduzida essa forma de emenda em seu desenho atual, e Domingos Neto, relator da Lei do Orçamento Anual (LOA) de 2020.

As indicações do relator são conhecidas apenas pelos parlamentares. O resultado é que alguns deputados e senadores tiveram direito a "superemendas".

O senador Davi Alcolumbre (DEM-AP) enviou R\$ 123 milhões para Santana (AP), por exemplo; o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), enviou R\$ 86 milhões a Petrolina (PE), cidade da qual seu filho, Miguel Coelho, é o prefeito.

A cidade que mais recebeu "emendas de relator" em 2020 foi Tauá (CE), onde a mãe de Domingos Neto, Patricia Aguiar, foi eleita prefeita naquele ano. Os acordos foram chancelados pela cúpula do Congresso, mas geraram desgaste no "baixo clero" por sua distribuição desigual.

Os acordos são informais e seu cumprimento passa pelo controle da Secretaria de Governo, ministério da articulação política hoje em mãos de Flávia Arruda (PL-DF), deputada aliada do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Centrão.

Sem o aval do relator, porém, o governo não pode remanejar a verba dessas emendas para outros ministérios, assim como ocorre com as emendas parlamentares comuns. Isso motiva o desgaste no governo federal sobre o tamanho dessas verbas, que alcançaram R\$ 29 bilhões no Orçamento aprovado pelo Congresso.

Neste ano, para conseguir aumentar as emendas, o relator cortou em R\$ 26,4 bilhões uma série de despesas obrigatórias, como Previdência, seguro-desemprego e abono salarial. O governo tenta agora cortar parte das emendas do relator para recompor os gastos obrigatórios.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 12/04/2021

GOVERNO AVALIA PEC PARA RENOVAR PROGRAMAS DE COMBATE À PANDEMIA SEM ACIONAR ESTADO DE CALAMIDADE

Medida também poderia destravar negociações sobre o Orçamento

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O governo avalia enviar ao Congresso Nacional uma proposta de Emenda à Constituição (PEC) para permitir aumentar os gastos contra a pandemia de Covid-19 sem acionar o Estado de Calamidade Pública. Ao mesmo tempo, uma ala do Executivo defende que a proposta ajude a destravar o impasse criado em torno do Orçamento de 2021.

O envio da PEC ao Congresso ainda não é consenso dentro do governo, mas ganhou força desde a última sexta-feira.

O objetivo da PEC é permitir os gastos com programas econômicos. O governo pretende gastar pelo menos R\$ 4 bilhões com o Pronampe (empréstimo para pequenas empresas) e R\$ 8 bilhões para compensar o corte de salário e de jornada de empregados.



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24965711-c84-9fe/FT1086A/91472737_PA-Brasilia-BSB-04-02-2021Ministro-da-economia-Paulo-Guedes-e-o-Presidente-da-Camara-Art.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes, ao lado do presidente da Câmara, Arthur Lira Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

O Ministério da Economia considera os programas um “sucesso”, especialmente o que permitiu acordos para redução de jornada de trabalho de mais de 11 milhões de empregados.

Além disso, o Ministério da Saúde já mostrou a necessidade de mais recursos para combater a pandemia, como recursos para leitos de UTI e testes.

A PEC permitiria ao governo gastar sem as amarras fiscais. A decisão é deixar os programas fora do teto de gastos (regra que impede o crescimento das despesas da União). Apesar de a edição de um crédito extraordinário via medida provisória (MP) tirar o gasto do teto, ainda é necessário vencer duas outras regras fiscais.

A proposta de Emenda à Constituição em gestação permitiria gastar fora da meta de resultado das contas públicas (que neste ano prevê um rombo de R\$ 247 bilhões) e da regra de ouro (que proíbe o endividamento da União para gastos correntes).

No ano passado, isso não foi um problema porque o governo decretou a Calamidade Pública e também esteve em vigor o Orçamento de Guerra. Agora, o ministro da Economia, Paulo Guedes, não quer um novo Estado de Calamidade. Ele argumenta que isso seria um "cheque em branco".

Por isso, o ministro prefere lançar as medidas "a conta-gotas", deixando os gastos na casa de 1% do PIB. No ano passado, foram mais de 8% do PIB. O governo já limitou a R\$ 44 bilhões o auxílio emergencial em 2021 (em 2020 foram mais de R\$ 300 bilhões em gastos com o benefício).

Para aprovar uma PEC, são necessários os votos de pelo menos 308 deputados e 49 senadores em dois turnos de votação em cada Casa.

A PEC também poderia destravar o impasse criado em torno do Orçamento de 2021. O Congresso aprovou uma proposta que aumentou em R\$ 26,4 bilhões as emendas parlamentares. Para isso, o relator, senador Márcio Bittar (MDB-AC), cortou gastos obrigatórios, especialmente com Previdência, abono salarial e seguro-desemprego.

O governo vive um impasse porque se vetar as emendas para aumentar os gastos obrigatórios irá desagradar integrantes da sua base aliada, especialmente o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Por outro lado, se o presidente Jair Bolsonaro sancionar a proposta integralmente, ele pode incorrer em crime de responsabilidade, na avaliação da área técnica da equipe econômica.

Uma possibilidade aventada pela área política agora é fazer uma "engenharia orçamentária" e transferir parte dos gastos "ordinários" da Saúde para fora do teto de gastos, após a aprovação da PEC. Com isso, haveria espaço para pagar parte das emendas. Essa estratégia, porém, é contestada pela área técnica do Ministério da Economia, que vê na manobra o "drible" ao teto de gastos.

Nos últimos dias, auxiliares de Bolsonaro passaram a avaliar a possibilidade de o presidente viajar para fora do país e deixar Lira sancionar o Orçamento. Para isso, seria necessário o vice-presidente Hamilton Mourão também viajar. O presidente da Câmara é o terceiro na linha de sucessão da Presidência da República. Bolsonaro tem até o dia 22 para vetar ou sancionar o Orçamento.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 12/04/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PORTOS AMAZÔNICOS VÃO DESBANCAR OS DO RESTANTE DO PAÍS NO TRANSPORTE DE GRÃOS

Localizados em cidades como Barcarena (PA) e Porto Velho (RO), os terminais do 'Arco Norte' já respondem por 50% do escoamento da produção de soja e milho e vão superar volume dos portos das regiões Sudeste e Sul, como Paranaguá e Santos, este ano

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Todos os olhos se voltam para o Norte. Pela primeira vez, os portos do chamado "Arco Norte", localizados na região amazônica, desbancaram a preferência dos gigantes do Sudeste e Sul do País e se igualaram como destino dos grãos, com 50% cada, se considerada a movimentação portuária verificada em 2020 pelo agronegócio. A expectativa é que, neste ano, a movimentação nesses portos ultrapasse a do restante do País, já que a média de avanço anual tem sido de 4%.

Até dez anos atrás, terminais portuários de cidades como Itaituba, Santarém e Barcarena (PA), Santana (AP), Itacoatiara (AM) e Porto Velho (RO) eram tratados como "experiências" logísticas pela maior parte dos produtores de Mato Grosso, dada a precariedade – ou mesmo a inexistência – da

infraestrutura de acesso aos terminais. Hoje, esses endereços se consolidaram como alternativa aos terminais de Santos (SP) e Paranaguá (PR).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/0/1618077043009.jpg>

. Porto de Barcarena, no Pará: exportação pela região Norte reduz à metade custo do frete de produtores de MT, maior produtor de soja do País Foto: Chico Anastácio/ Estadão

As informações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam que, em 2010, a movimentação nos portos do Arco Norte respondia por apenas 23% da produção nacional de soja e milho. Em 2015, essa participação já tinha saltado

para 31%, até atingir 50% no ano passado. A maior parte dos grãos é exportada para a Ásia, seguida por Europa.

Não é difícil entender por que o mapa logístico do agronegócio virou de ponta cabeça. Na última década, após sucessivos atrasos, o governo federal conseguiu, finalmente, dar condições razoáveis de trafegabilidade à BR-163, estrada que sai do Mato Grosso e segue até o Pará, onde passou a se ligar com a hidrovia do rio Tapajós. Melhorias também foram feitas na BR-364, que segue até Rondônia, para se conectar à hidrovia do Rio Madeira.

A partir dessas duas rotas que unem estrada e rios, a produção passou a acessar os terminais portuários amazônicos. O que mais pesou, porém, foram os aportes da iniciativa privada, que tratou de pôr dinheiro em estruturas de armazenamento, transporte e transbordo de grãos. O resultado foi imediato: redução da distância e do custo do transporte.

É o que mostram os dados medidos pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), órgão ligado ao Ministério da Agricultura. Hoje, o produtor que embarca a sua carga em um caminhão em Sorriso (MT), por exemplo, e despacha para o porto de Santos, tem que fazer uma viagem de 2.171 km de extensão e pagar R\$ 300 por tonelada de grão transportada. Ele pode até dividir esse percurso com o uso de uma ferrovia, a partir de Rondonópolis (MT), mas não verá o preço de seu frete mudar quase nada.

Agora, se este mesmo produtor de Sorriso escolhe como destino o terminal portuário erguido em Miritituba, no município de Itaituba, no Pará, verá a sua distância encolher para 1.017 km até chegar à hidrovia do Tapajós, com um preço de R\$ 160 por tonelada. É praticamente metade do preço e da distância. A partir de Miritituba, a produção entra em barcaças e, pela hidrovia, ao porto de Vila do Conde (PA) para, então, ganhar o mundo.

Com mais alternativas de escoamento, o preço do frete caiu de forma geral. Em janeiro de 2020, uma tonelada de grãos que saía de Campo Novo (MT) para viajar 2.210 km até o porto de Santos custava R\$ 310. Um ano depois, essa mesma tonelada custa R\$ 290. O mesmo comportamento de queda é visto em relação aos principais polos de produção do Mato Grosso, como Primavera, Rondonópolis e Querência.

No Arco Norte, os preços caíram de forma ainda mais acentuada. Entre janeiro de 2020 e de 2021, a tonelada de grãos transportada de Sorriso a Miritituba viu seu frete reduzir em 16%, de R\$ 190 para R\$ 160. Quem partiu de Sorriso a Santarém (PA) pagou R\$ 245 no ano passado, mas agora desembolsa R\$ 220.

“É uma mudança muito forte no setor, algo que já era esperado há algum tempo e que veio pra ficar. Os portos do Norte estão trazendo mais competição e opções de saída, que são nosso maior gargalo hoje”, diz Antonio Galvan, presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja).

Prazo

Tarso Veloso, analista da consultoria agrícola AgResource Brasil, sediada em Chicago (EUA), chama a atenção para o encurtamento dos prazos. “Vemos redução no valor e no tempo de viagem dos grãos que saem do Norte do Brasil, em comparação com as ofertas do Golfo dos Estados Unidos, que é o principal ponto de saída das exportações americanas. Com investimentos na infraestrutura, o Brasil vai continuar a ser o principal produtor agrícola mundial pelas próximas décadas, levando em conta a área agrícola já disponível e o clima propício.”

A construção de uma nova ferrovia que ligue o Mato Grosso ao Pará, a chamada “Ferrogrão”, é vista pelos produtores como o passo crucial para ampliação do escoamento, dado o volume de produção do Mato Grosso previsto para os próximos anos. O projeto enfrenta resistências por causa de impactos ambientais e dentro do próprio setor ferroviário. Hoje, a única rota de saída ferroviária da produção se dá por meio das ferrovias da Rumo Logística, que controla a Malha Norte e Malha Paulista, trilhos que ligam o sul mato-grossense ao porto de Santos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 12/04/2021

GUEDES AVALIA PEC PARA RENOVAR PROGRAMAS, COMO DE CORTE DE SALÁRIOS, SEM ACIONAR CALAMIDADE

Alternativa está sendo analisada pelo Ministério da Economia; Guedes vê risco de decretação de calamidade se transformar num 'cheque em branco' para despesas adicionais fora do teto de gastos

Por Adriana Fernandes e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A equipe econômica começou a desenhar uma nova Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para delimitar o alcance da renovação dos programas de combate aos efeitos da pandemia de covid-19. Essa é uma alternativa em análise no Ministério da Economia para “carimbar” os créditos extraordinários necessários para bancar a nova rodada de ajudas às empresas e aos trabalhadores sem apertar o “botão” do estado de calamidade.

O assunto é tratado reservadamente pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, que vê risco de a decretação da calamidade se transformar num “cheque em branco” para despesas adicionais fora do teto de gastos, a regra que limita o crescimento das despesas acima da inflação, comprometendo as contas públicas.

Guedes já sinalizou que vai renovar o BEm, programa que permite às empresas reduzirem jornada e salário dos funcionários ou suspender contratos, com custo de cerca de R\$ 10 bilhões para o pagamento do benefício que compensa parte da perda salarial. Segundo o governo, a medida ajudou a manter 11 milhões de empregos em 2020. A reedição do programa é uma demanda das empresas mais afetadas pelas medidas de isolamento social adotadas em todo o País para conter o avanço do novo coronavírus.

O Pronampe, programa de crédito para micro e pequenas empresas, com garantia do Tesouro Nacional, também será renovado, com despesa calculada em cerca de R\$ 4 bilhões. Esse volume de garantias, segundo uma fonte envolvida nas negociações, pode dar base à concessão de R\$ 40 bilhões em novos empréstimos.

Como mostrou o Estadão, a Economia discute também com o Ministério da Saúde mais recursos para a linha de frente de combate à pandemia, que, já se sabe, serão necessários para cobrir custos adicionais decorrentes da segunda onda da doença, mais agressiva do que a primeira no ano passado.

Sem espaço no Orçamento normal, que passa por um impasse político-econômico por causa da maquiagem nas despesas obrigatórias, que foram subestimadas, as medidas de ajuda serão feitas por meio de créditos extraordinários, que ficam fora do teto de gastos.

A PEC facilitaria a abertura desses créditos ao desobstruir o caminho hoje travado pelas regras fiscais, que continuam sendo um obstáculo para o lançamento da nova rodada dos programas. Não

se trata apenas do dispositivo da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021, que exige compensação de aumento de receita ou corte de despesas para a criação de novos programas, mesmo que não sejam permanentes, um problema revelado pelo Estadão/Broadcast.

As despesas de créditos extraordinários são igualmente contabilizadas na meta de resultado primário das contas públicas, que precisaria ser mudada para acomodar um rombo maior decorrente desses gastos adicionais. Hoje, a meta fiscal é de déficit de R\$ 247,1 bilhões em 2021.

O mesmo ocorre com a chamada regra de ouro, norma constitucional que impede o Tesouro de usar recursos obtidos via emissão de dívida para bancar despesas correntes, como salários. O crédito extraordinário vai, na prática, ser pago via emissão de dívida, ampliando o rombo na regra de ouro.

Há também um desconforto jurídico entre os técnicos do Ministério da Economia para editar os créditos extraordinários depois do Orçamento sancionado, já que “em tese” o Orçamento deveria ter dado uma reposta orçamentária para a pandemia. É que créditos extraordinários só podem ser editados em casos de imprevisibilidade e urgência.

Guedes e seus auxiliares no Ministério da Economia consideram que, sem a PEC e com uma decretação de calamidade, há risco de se perder o controle dos gastos e chegar a mais de 8% do PIB em despesas, como em 2020. O ministro prefere que as injeções de recursos sejam “muito cuidadosas, efetivas e com foco nos programas que deram certo”. Na definição de um integrante da equipe econômica, os novos créditos precisam ser feitos “tudo com muito cuidado, calibrado e arrumadinho”. Outra alternativa em análise é decretação do estado de calamidade por um tempo menor.

A delimitação do alcance de um programa em uma PEC já foi a estratégia adotada no caso do auxílio emergencial, cujo limite ficou fixado em R\$ 44 bilhões. O texto exclui esse valor da contabilidade da meta de primário, do teto de gastos e da regra de ouro. No entanto, justamente por essa PEC ter sido recém-aprovada, consumindo capital político do governo junto ao Congresso, é que o assunto é tido como delicado. Ainda não há decisão final. Também pesa nessa equação o impasse no Orçamento de 2021 e a determinação do Supremo Tribunal Federal (STF) para a instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da covid-19, que dificultam as negociações.

A PEC que permitiu a reedição do auxílio incluiu medidas futuras de ajuste fiscal e prevê o estado de calamidade, com acionamento de medidas compensatórias de corte de gastos, que incluem “gatilhos” como congelamento de salários de servidores. Na prática, porém, para o governo federal, o acionamento da calamidade em 2021 teria pouca eficácia pelo lado de contenção de gastos, uma vez que as remunerações do funcionalismo já estão congeladas até o fim deste ano.

AS TRÊS REGRAS FISCAIS

O governo precisa cumprir três regras fiscais principais.

META FISCAL

O resultado primário é calculado pela diferença entre as despesas do governo (com pagamento de pessoal, Previdência, custeio e investimentos) e as receitas com os tributos. Para este ano, o governo vai gastar mais que arrecadar - portanto, a meta permite um resultado negativo em até R\$ 247,1 bilhões.

TETO DE GASTOS

Criado no governo do ex-presidente Michel Temer, limita o avanço das despesas à variação da inflação acumulada em 12 meses até junho do ano anterior. De junho de 2019 a julho de 2020, esse índice ficou em 2,13%, porcentual que corrige o teto em 2020.

REGRA DE OURO

Impede o governo federal de se endividar para pagar despesas correntes, como salários, Previdência Social e benefícios assistenciais. A exceção é se o Congresso conceder uma autorização especial para emitir dívida e usar esse dinheiro para pagar aposentadorias, salários e Bolsa Família. Para

este ano, o governo precisaria de um crédito extra de R\$ 444,1 bilhões. Com medidas como uso do lucro do BC, devolução antecipada da dívida do BNDES e desvinculação de superávit financeiro, o valor caiu para R\$ 125,7 bilhões, segundo estimativa de fevereiro.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 12/04/2021

PACHECO AVALIA INCLUIR GOVERNADORES E PREFEITOS EM CPI DA COVID

Presidente do Senado vai consultar Secretaria-Geral se o regimento da Casa permite a inclusão de Estados no alcance da investigação

Por Lauriberto Pompeu, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), avalia a possibilidade de ampliar o escopo das investigações da CPI da Covid para incluir Estados e municípios. Pacheco vai consultar a Secretaria-Geral da Mesa do Senado na terça-feira, 13, no mesmo dia em que pretende ler o requerimento de abertura da CPI.

Um primeiro requerimento, de iniciativa do senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), pede a apuração apenas das ações e omissões do governo federal na pandemia. O senador Eduardo Girão (Podemos-CE), no entanto, apresentou um adendo para incluir também investigação sobre como Estados e municípios aplicaram recursos federais no combate à pandemia.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/6/5/1614913993356.jpg>

Rodrigo Pacheco, presidente do Senado Foto: Gabriela Biló/Estadão

Há dúvidas sobre se o regimento do Senado permite a inclusão de Estados no alcance de CPIs. No entanto, embora o regimento da Casa não permita que CPIs se debrucem sobre matérias pertinentes à Câmara dos Deputados e a atribuições do Poder Judiciário e dos Estados, quem quer incluir governos locais na investigação argumenta que boa parte dos recursos usados por prefeitos e governadores é federal. Além disso, o Congresso já teve CPIs que investigaram Estados, como a da Amazônia, em 2019, e a do Metrô, em 2014.

O senador Álvaro Dias (Podemos-PR) disse que conversou com Pacheco na noite de domingo, 11, quando já se sabia que a solicitação teria as assinaturas necessárias. Líder do Podemos, Dias observou que Pacheco deu sinais de que pretende atender o que pedem os dois requerimentos. Tinha dúvidas, porém, se o regimento do Senado permitia incluir as autoridades locais. “Ele vai ver regimentalmente qual o procedimento pode ser adotado”, afirmou o senador.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 12/04/2021

EMPRESAS DE LOGÍSTICA RESPONDEM POR BOA PARTE DOS INVESTIMENTOS

Mais de R\$ 5,2 bilhões foram injetados em 60 projetos de infraestrutura portuária na região desde 2014; entre as dezenas desses investidores está a Amaggi, conglomerado que pertence à família do ex-ministro da Agricultura Blairo Maggi

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

A mudança que hoje reduz o preço do frete e a distância para a exportação dos grãos é resultado de um investimento pesado feito por empresas de logística, produtores, tradings e demais empresários que decidiram apostar suas fichas no tabuleiro do escoamento nacional.

O Estadão fez um levantamento de investimentos públicos e privados realizados nos últimos anos nos terminais portuários do Arco Norte. Os dados, que foram compilados pelo Ministério da



Infraestrutura, apontam que mais de R\$ 5,2 bilhões foram injetados em 60 projetos de infraestrutura portuária na região desde 2014. A cifra é conservadora, porque alguns empreendimentos não detalham seus investimentos. A lista inclui, ainda, 19 terminais públicos que foram concedidos à iniciativa privada desde 2017, os quais somam mais R\$ 3,7 bilhões. Chega-se, dessa forma, a R\$ 8,9 bilhões em investimentos.

Entre as dezenas desses investidores está a Amaggi, conglomerado que pertence à família do ex-ministro da Agricultura Blairo Maggi. Até dez anos atrás, a soja que era produzida ou comercializada pela Amaggi saía do Mato Grosso com, basicamente, dois destinos: o Porto de Santos ou os terminais de Porto Velho (RO), no Rio Madeira, que alcançava após mais de 1,2 mil quilômetros de estrada, pela BR-319.

Em meados de 2010, a Amaggi, que atua com a produção própria de grãos, como trading, vendendo a produção de terceiros, e logística, decidiu entrar pesado na nova rota do Tapajós. Em parceria com a Bunge, montou uma estrutura em Miritituba para receber a carga que subia pela BR-163, encurtando o caminho até Santarém. “Foi uma aposta. Começamos a andar com a soja até Itaituba bem antes da rodovia BR-163 estar pronta”, diz Blairo Maggi.

Hoje, a Amaggi comercializa 12 milhões de toneladas de grãos por ano. Metade dessa produção, diz Blairo, já sai pelo Arco Norte. “Mandamos 3 milhões de toneladas pelo Madeira e outros 3 milhões pelo Tapajós, que há poucos anos não existia como rota de transporte”.

O executivo, que diz hoje não ter nenhuma intenção de voltar para a política, afirma que, nos últimos dez anos, Amaggi e Bunge investiram cerca de US\$ 500 milhões na UniTapajós, empresa de logística que foi montada para apoiar o escoamento em Itaituba, até o porto de Vila do Conde, saída para o Atlântico.

“O produtor viu cair o preço do frete rodoviário para chegar a esses portos do Pará. Então, a tendência é que esses corredores do Arco Norte passem sobre os demais do Sudeste e Sul. Ainda tem margem de frete que vai ser retirada, conforme aumentar essa eficiência.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 12/04/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

TST ACEITA NOVA FORMA DE CONTRATAÇÃO DE TRABALHADORES EM PORTOS

Corte autorizou sindicato a intermediar o fornecimento de mão de obra

Por Bárbara Pombo — De São Paulo

O Tribunal Superior do Trabalho (TST) abriu um importante precedente para as empresas que querem contratar trabalhadores avulsos por meio de sindicatos, e não pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), entidade criada para esse fim há quase 30 anos. A decisão tomada recentemente é importante por sinalizar a posição dos ministros em um julgamento pendente que terá abrangência nacional.

Na prática, o TST vai decidir o destino de acordos coletivos firmados por terminais e sindicatos há pelo menos quatro anos em portos como o de Santos (SP), Espírito Santo, Manaus e Pará. Esses acordos, feitos com base na Lei dos Portos (nº 12.815, de 2013), têm sido derrubados por tribunais regionais do trabalho.

Pela norma, a intervenção do órgão poderia ser dispensada por meio de previsão em norma coletiva expressa. Os desembargadores entendem, porém, que é função exclusiva do Ogmo o fornecimento

de trabalhos avulsos, que não possuem vínculo de emprego e prestam serviço a diversos empregados por breve período de tempo.



[https://s2.glbimg.com/IQAe7VRAsQLr7y5sudwx1yq0Hyg=/0x0:757x757/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AU/TH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/b/s/2021/x/M/fFAAvsQvS4oMHAmtbS0g/foto12leg-201-julga-e1.jpg](https://s2.glbimg.com/IQAe7VRAsQLr7y5sudwx1yq0Hyg=/0x0:757x757/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AU/TH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/b/s/2021/x/M/fFAAvsQvS4oMHAmtbS0g/foto12leg-201-julga-e1.jpg)

Mauricio Godinho Delgado: atuação do sindicato está autorizada pela lei — Foto: Divulgação

Um dos acordos anulados foi o da Portocel, situada em Aracruz (ES), onde é embarcada a celulose da Suzano, da Cenibra e da Veracel. Em épocas de maior movimentação de carga, a empresa chega a recrutar uma média de 5 mil avulsos, o que representa 40% da mão de obra.

De acordo com Anselmo Farias Oliveira, consultor jurídico da Portocel, o recrutamento via Ogmo gera perda de competitividade para a empresa. “O Ogmo se revelou uma estrutura burocrática com custos altos e isso se reflete nas nossas operações”, afirma, citando ineficiência do órgão no atendimento de requisições e qualidade nos treinamentos de trabalhadores.

No precedente aberto recentemente, a Seção Especializada em Dissídios Coletivos do TST validou acordo coletivo firmado pela Norte Operações de Terminais que previu a atuação do Sindicato dos Estivadores do Pará para o fornecimento de trabalhadores para o carregamento e descarregamento de carga em três portos do Estado.

“Existindo previsão em norma coletiva autônoma no sentido de regular a contratação de mão de obra portuária avulsa por intermediação direta do respectivo sindicato profissional, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto”, afirma, no voto, o relator, ministro Mauricio Godinho Delgado.

Para ele, a atuação do sindicato está expressamente autorizada pelo artigo 32, parágrafo único, da Lei dos Portos (RO 636-89.2018.5.08.00 00). O dispositivo prevê que “caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto”.

O advogado Lucas Rênio, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, discorda da interpretação do TST. Para ele, não há sentido que o parágrafo único do artigo 32 afaste a previsão do caput do próprio artigo e da Lei nº 9.719, de 1998, que determina que os operadores portuários criem um órgão de gestão de mão de obra. “A lei não pode ser contraditória e autofágica, criando uma instituição e ao mesmo tempo abrindo espaço para a sua preterição”, diz.

Segundo o advogado, o dispositivo dispensa a atuação do Ogmo para intervir sobre treinamento e outros itens acessórios sobre o desenvolvimento do trabalho avulso, quando houver norma coletiva que discipline essas questões.

O Ministério Público do Trabalho (MPT) vai recorrer da decisão do TST. De acordo com Edelamare Barbosa Melo, subprocuradora-geral do trabalho, a discussão vai além da prevalência do acordo coletivo sobre o legislado, garantida pela reforma trabalhista (artigo 611- A da CLT). “O que está em discussão é a precarização do trabalhador portuário e o desvio de finalidade da atuação sindical, que é de defesa do trabalhador e não de prestador de serviço”, diz.

O precedente é importante para outro julgamento na Seção de Dissídios Coletivos do TST, que terá alcance nacional. Na ação, a Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop) pede que a Corte declare ser da competência exclusiva do Ogmo a gerência e o fornecimento dos trabalhadores

avulsos. Requer ainda que os sindicatos sejam proibidos de intermediar mão de obra. Ainda não há data para o julgamento (DC-1000360-97.2017.5.00.0000).

Criado com a primeira lei de modernização dos portos no início dos anos 1990, justamente para substituir os sindicatos na administração de mão de obra nos portos, o Ogmo é custeado pelas empresas que atuam nos portos públicos. Por lei, é obrigação dos operadores criar e manter o órgão. Os terminais privativos não arcam com os custos fixos, apenas com as despesas pelo recrutamento dos trabalhadores avulsos, como salário e transporte, o que indica um problema de concorrência.

O procurador Ronaldo Fleury, que trabalhou na implantação do sistema Ogmo, é cético na competência dos sindicatos para fazer o trabalho de intermediação de mão de obra, que envolve a arrecadação e repasse de salários e encargos, controle de jornada, rodízio entre trabalhadores e treinamento. “Na prática, é a troca de um sistema eletrônico e justo de escalação pelo bel-prazer de líderes sindicais”, afirma.

José Adilson Pereira, presidente da Federação Nacional dos Estivadores, diz que, uma vez firmado o acordo coletivo, o trabalho é feito em conjunto pelo sindicato e a empresa. Segundo ele, o Ogmo não atende a demanda dos operadores e terminais privativos. “O trabalhador fica desempregado por causa disso. O Ogmo deve se reinventar”, afirma, citando medidas como proteção de terminais contra passivos trabalhistas e cobrança de um valor diferente pelo recrutamento a partir da movimentação da carga

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 12/04/2021

MG BUSCA FATIA DE R\$ 15 BI PARA MALHA FERROVIÁRIA

Governo de MG quer que ministério da Infraestrutura inclua linhas férreas do Estado em investimentos bilionários com recursos de concessões

Por Cibelle Bouças — De Belo Horizonte



[https://s2.glbimg.com/28QY3-frYYiBI3X2uLkDIqOBGhs=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/e/f/imTzSBRHW9E6cQcFJgAQ/foto12bra-301-minas-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/28QY3-frYYiBI3X2uLkDIqOBGhs=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/e/f/imTzSBRHW9E6cQcFJgAQ/foto12bra-301-minas-a2.jpg)

O secretário Fernando Marcato: “Minas Gerais está sendo deixada de lado” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

O governo de Minas Gerais está em busca de uma fatia de um montante de R\$ 15 bilhões da União para garantir investimentos na malha ferroviária do Estado. Os recursos virão da renovação antecipada de concessões da MRS e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). O Ministério da

Infraestrutura pretende privilegiar linhas férreas no Centro-Oeste e no Pará.

“O governo vai arrecadar pelo menos R\$ 15 bilhões com a renovação antecipada de concessões. Estamos tentando sensibilizá-lo para que ao menos uma parte desses recursos seja voltada para Minas”, disse ao Valor o secretário estadual de Infraestrutura e Mobilidade, Fernando Marcato.

“Minas tem 47% da malha da FCA e 70% da malha da MRS e está sendo deixada de lado nesses investimentos”, acrescentou o deputado federal Diego Andrade (PSD). O deputado disse que Minas espera um diálogo com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, para o que chamou de uma “correção de rumos”.

Marcato e Andrade preparam um documento a ser encaminhado nos próximos dias ao Ministério da Infraestrutura sugerindo o uso de parte dos recursos obtidos com a renovação antecipada de concessões em projetos ferroviários dentro do Estado.

O ministério trabalha em três frentes, a renovação antecipada de outorgas, novas concessões e a autorização para construção de novas ferrovias - um modelo com regulação mais simples em relação ao sistema de concessões, previsto no Marco Legal das Ferrovias, que deve ser votado pelo Senado nas próximas semanas.

O governo pode determinar no contrato de renovação antecipada que os valores sejam direcionados para investimentos na própria malha ou em outras malhas no país (investimentos cruzados).

O ministério já fechou três acordos de renovação antecipada de concessões, que somam R\$ 11,7 bilhões em recursos: Malha Paulista, operada pela Rumo, estradas de ferro Vitória-Minas (EFVM) e Carajás (EFC), ambas operadas pela Vale. No caso da Estrada de Ferro Vitória Minas, parte da verba do acordo de renovação será aplicada em projetos de ferrovias em outros Estados. O processo de renovação antecipada das malhas da MRS e da FCA está em andamento.

Marcato pondera que o governo federal pretende usar recursos desses contratos para financiar obras do trecho 2 da Ferrovia de Integração Leste Oeste (Fiol), no Tocantins. Mas o projeto do ramal ferroviário Pirapora (MG)-Unaí (MG)-Luziânia (GO), uma das apostas do governo mineiro, ficou de fora.

Segundo o secretário, Fiol 2 tem custo de quase R\$ 2 milhões por tonelada enquanto o ramal Pirapora-Unaí-Luziânia, de R\$ 400 mil. O investimento nesse ramal seria de R\$ 800 milhões a R\$ 900 milhões e possibilitaria o escoamento de até 42 milhões de toneladas de grãos do Centro-Oeste e do noroeste de Minas. Outro projeto prioritário para o Estado é a integração do Porto Seco do Sul de Minas, em Varginha, ao ramal Varginha-Três Corações da VLI, que exigiria investimentos de R\$ 100 milhões a R\$ 120 milhões, calculou Marcato.

O secretário nacional de Transportes, Marcelo da Costa, disse que o Ministério da Infraestrutura ainda discute quais investimentos podem ser incluídos nos contratos de renovação da MRS e FCA. “Recebemos em março o plano estratégico ferroviário de Minas, com 20 projetos de transporte de passageiros e 20 projetos de transporte de cargas. A gente acha relevante e considera incluir alguns desses projetos no plano nacional”, afirmou Costa.

Entre os projetos avaliados, estão o ramal ferroviário Pirapora-Unaí-Luziânia, o ramal Varginha-Lavras, e a construção de 14 quilômetros de malha ligando o terminal de Igarapé (MG) à malha da MRS. “A gente está debruçado nesses projetos, tentando fazer ajustes dentro das possibilidades”, disse o secretário. De acordo com Costa, o governo pretende privilegiar grandes corredores logísticos nesses acordos. Ele citou a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), a Fiol e Ferrogrão, que liga Sinop (MT) a Miritituba (PA).

Já projetos menores devem ser feitos pela iniciativa privada, com autorizações mais simples que as outorgas, previstas no Marco Legal das Ferrovias, para o setor privado construir e operar parte da malha ferroviária.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 12/04/2021

SANTOS BRASIL JÁ ESTUDA NOVOS LEILÕES

Após conquistar 3 terminais de combustíveis em Itaquí (MA), grupo vai disputar projetos em Santos (SP)

Por Taís Hirata — De São Paulo

A operadora portuária Santos Brasil fez sua estreia no mercado logístico de combustíveis e já se prepara para os próximos leilões no setor, segundo o presidente da companhia, Antonio Carlos Sepúlveda. A empresa venceu, na última sexta-feira (9), a disputa por três terminais de grãos líquidos no Porto de Itaquí (MA).

“É um primeiro passo no segmento, que é um dos vetores de expansão para a companhia”, afirmou o executivo ao Valor, após a vitória no leilão.

A empresa já está estudando a licitação de ao menos outros dois terminais de combustíveis, desta vez no Porto de Santos (SP). “Temos muito interesse em operar granéis líquidos em Santos, onde já atuamos há mais de 20 anos com contêineres”, disse.



[https://s2.glbimg.com/WQdEIATxI2JCKnsyG9RigV_o0f4o=/0x0:1153x875/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/8/M/TNeh_hBThG5hMyoyrnaXA/12emp-100-leila0-b3-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/WQdEIATxI2JCKnsyG9RigV_o0f4o=/0x0:1153x875/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/8/M/TNeh_hBThG5hMyoyrnaXA/12emp-100-leila0-b3-img01.jpg)

Antonio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, vê Itaqui como porto estratégico e com grande potencial — Foto: Claudio Belli/Valor - 08/04/2019

O leilão ainda não tem data. Os projetos estão em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU) - o relatório está prestes a ser votado pelo plenário. Ainda assim, a expectativa para o projeto já é grande. Somados, os contratos dos dois terminais deverão somar cerca de R\$ 1 bilhão de investimentos. Hoje, quem opera na área é a Transpetro, por meio de um contrato de transição.

'Infra Week'

Veja o resultado dos leilões realizados na semana passada

■ AEROPORTOS

Bloco Sul

Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Londrina (PR), Bacacheri (PR), Navegantes (SC), Joinville (SC), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS), Bagé (RS)

Vencedor: CCR

Oferta: R\$ 2,128 bilhões

Investimento previsto: R\$ 2,86 bilhões

Bloco Norte

Manaus (AM), Tabatinga (AM), Tefé (AM), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Boa Vista (RR)

Vencedor: Vinci Airports

Oferta: R\$ 420 milhões

Investimento previsto: R\$ 1,48 bilhão

Bloco Central

Goiânia (GO), Palmas (TO), São Luís (MA), Imperatriz (MA), Teresina (PI), Petrolina (PE)

Vencedor: CCR

Oferta: R\$ 754 milhões

Investimento previsto: R\$ 1,8 bilhão

■ FERROVIA

Ferrovias de Integração Oeste-Leste (Fiol) Trecho I - Ilhéus-Caetité (BA)

Vencedor: Bamin

Oferta: R\$ 32,73 milhões

Investimento previsto: R\$ 3,3 bilhões

Fonte: B3

■ PORTOS

Terminal IQI 03 (combustíveis) - Itaqui (MA)

Vencedor: Santos Brasil

Oferta: R\$ 61,3 milhões

Investimento previsto: R\$ 106 milhões

IQI 11 (combustíveis) - Itaqui (MA)

Vencedor: Santos Brasil

Oferta: R\$ 56 milhões

Investimento previsto: R\$ 133 milhões

IQI 12 (combustíveis) - Itaqui (MA)

Vencedor: Santos Brasil

Oferta: R\$ 40 milhões

Investimento previsto: R\$ 177 milhões

IQI 13 (combustíveis) - Itaqui (MA)

Vencedor: Tequimar (Ultracargo)

Oferta: R\$ 59 milhões

Investimento previsto: R\$ 178 milhões

Terminal Portuário - Pelotas (RS)

PEL 01

(cargas gerais/ toras de madeira)

Vencedor: CMPC Celulose Riograndense

Oferta: R\$ 10 mil

Investimento previsto: R\$ 16,4 milhões

Para além de combustíveis, outros segmentos que estão no radar da empresa são os granéis sólidos e fertilizantes. O foco, segundo o presidente, são as cargas ligadas ao agronegócio brasileiro, que cresce em uma velocidade enorme e ainda tem muito potencial para expansão.

O movimento faz parte de um plano de diversificação do grupo, que hoje depende fortemente de seu terminal no Porto de Santos, destinado a contêineres - um segmento no qual a empresa já está bastante consolidada, mas que carrega pendências regulatórias e não tem tantas oportunidades de crescimento quanto outras cargas.

[https://s2.glbimg.com/krT5Gvf8VLjDtNvVWoc_p539qnl=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/w/N/pHAfAaThSYjpoR5twolQ/arte12emp-102-leilao-b3.jpg](https://s2.glbimg.com/krT5Gvf8VLjDtNvVWoc_p539qnl=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/w/N/pHAfAaThSYjpoR5twolQ/arte12emp-102-leilao-b3.jpg)

Desde o ano passado, o grupo tem se preparado para aproveitar oportunidades de leilões, prospectando terminais de combustíveis, grãos e fertilizantes. Com esse objetivo, a companhia fez, em setembro de 2020, uma oferta subsequente de ações, na qual levantou R\$ 790 milhões.



Os três terminais conquistados no leilão de sexta-feira demandarão, ao todo, investimentos de R\$ 417 milhões ao longo dos contratos, que vão de 20 a 25 anos. Além disso, a companhia se comprometeu com o pagamento inicial de R\$ 157,3 milhões em outorgas ao governo federal.

Esses desembolsos serão feitos com o caixa da companhia e com financiamentos, que poderão vir de bancos de fomento do Nordeste ou de emissões de debêntures, segundo Sepúlveda.

A Santos Brasil terminou 2020 com uma alavancagem negativa. O índice ficou em -3 vezes da dívida líquida pelo Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização). Devido à captação realizada em setembro, que reforçou o caixa do grupo, a dívida líquida da empresa terminou negativa em R\$ 637,5 milhões.

A companhia chegou a estudar uma parceria para entrar no leilão, mas, segundo o presidente, chegou à conclusão de que não seria necessário. “Ainda buscamos um sócio para entrar em granéis sólidos, mas o mercado de combustíveis é mais pulverizado, há uma grande quantidade de clientes. Em Itaqui há muitos grupos, oportunidades em biodiesel, etanol, cabotagem”, diz.

O executivo avalia que as oportunidades de expansão em Itaqui são enormes, por ser um porto de localização estratégica, que atende aos mercados do Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

“É um porto com conexão rodoferroviária ótima: ligação com a Estrada de Ferro Carajás, a Norte-Sul, a Transnordestina, além de três rodovias federais importantes para a conexão com os estados do Norte e do Nordeste.

Além disso, sob a perspectiva dos combustíveis, está próximo ao Golfo do México. É um local muito estratégico”, afirma.

Sepúlveda também comemora a vitória em três dos quatro terminais de combustíveis licitados em Itaqui. As áreas já deverão garantir à empresa uma participação de 27% na operação do porto maranhense. A Santos Brasil chegou a disputar o quarto terminal do leilão, mas o contrato acabou ficando com a Tequimar, empresa do grupo Ultra.

As vitórias da companhia na sexta-feira coroaram uma semana de conquistas para a Santos Brasil. Dias antes, na terça-feira, a empresa anunciou a renovação de seu contrato comercial com a empresa de navegação Maersk, que responde por grande parte da carga no terminal de Santos. O novo acordo vai até março de 2023 e foi bem recebido por analistas de mercado, que aguardavam a renovação com grande expectativa.

Para o presidente, o novo acordo é “natural”, já que os contratos com a Maersk vêm sendo renovados há 20 anos. Em relação aos novos preços definidos, ele avalia que os reajustes nos valores já eram esperados, devido à inflação e ao câmbio, mas diz que prefere não comentar detalhes.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 12/04/2021

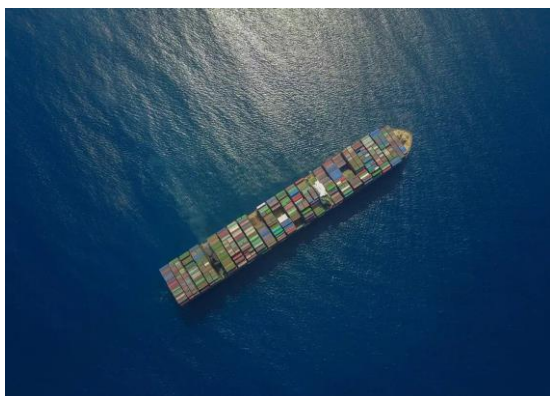
NOVAS BARREIRAS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL PODEM AFETAR 22% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, DIZ CNI

Para a entidade, não há como o setor privado brasileiro se antecipar completamente a essas barreiras, mas sugere que “maior aderência pelas empresas no Brasil a critérios ambientais sociais e de governança”

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

Cinco novas potenciais categorias de barreiras no comércio internacional podem ter impacto sobre 22% das exportações brasileiras por ano, equivalente a vendas de US\$ 46,2 bilhões em 2020, segundo um estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

A incidência de novas medidas e práticas que surgem de forma imprevisível e não necessariamente violam regras internacionais estão relacionadas a padrões privados, sustentabilidade, mudanças climáticas, segurança de alimentos e as “novíssimas” barreiras reputacionais.



[https://s2.glbimg.com/zTSyAU6hAsgyHyoXQx05ltQxA5M=/0x0:1920x1380/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/a/s/w9bUi7Qf6nfKQWWWhi0Qw/c/ontainer-ship-2856899-1920.jpg](https://s2.glbimg.com/zTSyAU6hAsgyHyoXQx05ltQxA5M=/0x0:1920x1380/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/a/s/w9bUi7Qf6nfKQWWWhi0Qw/c/ontainer-ship-2856899-1920.jpg)

No ritmo atual, os exportadores deverão assumir custos de adaptação para atender demandas de compradores e consumidores e comprovar conduta empresarial responsável — ou correr o risco de exclusão nos maiores mercados globais.

Nos últimos quatro anos, a CNI notificou o governo federal sobre 80 barreiras a exportações brasileiras em diferentes mercados. Isso reúne todo tipo de obstáculo. Dessas, 36 já se enquadram nas cinco novas categorias examinadas. Entre os que mais as aplicam estão União Europeia (UE), Estados Unidos e China, os principais mercados do mundo.

Com a pandemia de covid-19, a tendência é essas novas medidas se intensificarem. É o que Pascal Lamy, ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), chama de passagem do “protecionismo” para “precaucionismo”.

Ou seja, os governos são pressionados não apenas a proteger as empresas com tarifas de importação contra a concorrência internacional, como também assegurar mais que os cidadãos e consumidores serão protegidos contra diferentes riscos. Para isso, os governos aumentam os freios em importações por precaução, sem esperar a comprovação científica de eventuais riscos.

O superintendente de Desenvolvimento Industrial da CNI, João Emílio Gonçalves, observa que muitas das novas barreiras têm o objetivo legítimo de proteção ao meio ambiente e aos consumidores. Mas que a indústria brasileira está preocupada com sua utilização desproporcional, discriminatória e se tornem permanentes.

Nesse cenário, a CNI defende uma “ação coordenada e tempestiva” entre governo e setor privado para melhorias na política comercial brasileira. A estratégia contra barreiras no exterior precisa ser “resumida em 3P: proativa, persistente, preventiva”, diz Constanza Negri Biasutti, gerente de Diplomacia Empresarial e Competitividade do Comércio da CNI.

O relatório “Novas Barreiras e Tendências no Comércio Internacional” da CNI detalha o “precaucionismo” para as exportações brasileiras, no estágio atual.

A primeira categoria de barreiras vem na forma de padrões privados, ou normas voluntárias de sustentabilidade. São critérios elaborados por companhias privadas para garantir que produtos consumidos ou processos de produção atendem a requisitos mínimos de qualidade, segurança ou sustentabilidade.

Empresas em todo o mundo, principalmente multinacionais de países desenvolvidos, passaram gradualmente a adotar essas exigências múltiplas e rigorosas. Os setores que podem mais ser afetados são alimentos, têxtil, construção civil, equipamentos médicos, mineração, entre outros.

A segunda categoria é o de sustentabilidade. Reúne exigências governamentais criadas sob justificativa de melhorar o uso de recursos naturais e reduzir a poluição no meio ambiente ou garantir sustentabilidade social. Os que mais se movimentam nessa direção são UE (27 países) e Reino Unido. Dois exemplos: o Pacto Ecológico Europeu (Green Deal), que quer criar taxa carbono para importações; e uma futura legislação impondo “due diligence” na importação de commodities para

evitar que o produto venha de desmatamento ilegal. Isso significa custos de adaptação e monitoramento das cadeias de fornecimento a longo prazo. Todos os setores correm risco de serem afetados.

A categoria de barreiras relacionadas a mudanças climáticas incide sobre a entrada e comercialização de produtos importados oriundos de processos produtivos intensivos na emissão de gases de efeito estufa. União Europeia (UE) e Estados Unidos tendem a mais aplicar essas medidas. Os mais afetados serão os setores mais intensivos em energia, como siderúrgico, cimento e químicos. O exportador precisará reduzir emissões, sob pena de seus produtos estarem sujeitos a restrições ou sobretaxas no país importador.

A quarta categoria é da segurança de alimentos, para assegurar que os produtos importados não causem danos à saúde do consumidor. Na pandemia, medidas adotadas com base em precaução foram adotadas na Europa e na Ásia, principalmente, sem esperar embasamento técnico-científico. As exportações de alimentos são os principais alvos.

Por sua vez, as “novíssimas barreiras reputacionais” resultam em boicote ou redução do consumo de produtos de países ou regiões, normalmente promovido por consumidores ou grupos de interesse. Um exemplo citado pela CNI é a decisão da rede de varejo britânica Tesco em não mais comprar carnes brasileiras, por causa do desmatamento na Amazônia.

Para a CNI, não há como o setor privado brasileiro se antecipar completamente a essas barreiras. Mas sugere que “maior aderência pelas empresas no Brasil a critérios ambientais sociais e de governança (ASG) e a transparência de suas ações podem minimizar as repercussões negativas por causa dessas barreiras reputacionais”.

A imagem tóxica do presidente Jair Bolsonaro no exterior não vai ajudar o exportador brasileiro a superar os novos obstáculos pela frente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 12/04/2021

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

FERROVIA DIVIDE SUL DA BAHIA ENTRE EMPREGOS E IMPACTO AMBIENTAL

Trecho de 527 km da estrada de ferro entre Ilhéus e Caetité foi concedido à iniciativa privada

Por João Pedro Pitombo

Coração da cultura cacaueteira e motor da economia baiana na primeira metade do século 20, o sul da Bahia viveu um movimento pendular nas últimas três décadas: potência econômica até os anos 1980, teve o seu pior momento por volta de 2000 e vinha se reconstruindo desde 2010.

Em 2021, a região olha para o futuro com um misto de alento e temor: dentro de cinco anos, o litoral norte de Ilhéus (310 km de Salvador) será cortado pela Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste), que desembarcará no Porto Sul, terminal offshore a 3 km da costa.

A obra da ferrovia, que vinha em ritmo lento por restrições orçamentárias, deve ganhar impulso após a concessão do trecho entre Ilhéus e Caetité. O traçado de 537 quilômetros, com 80% das obras físicas concluídas, foi arrematado nesta quinta-feira (8) pela Bamin (Bahia Mineração).

Dona da mina Pedra de Ferro, em Caetité, a Bamin é a principal interessada na ferrovia e foi a única concorrente do leilão. A mineradora terá que investir R\$ 3,3 bilhões, sendo R\$ 1,6 bilhão para concluir a obra da ferrovia.

De acordo com o governo federal, a concessão da Fiol permitirá a criação de 55 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda ao longo dos 35 anos da concessão.

“Será nossa redenção”, afirma o prefeito de Ilhéus, Mário Alexandre (PSD), que destaca a criação de postos de trabalho no momento em que a cidade, que tem o turismo como um dos pilares, enfrenta dificuldades com a pandemia.

A região de Ilhéus enfrenta uma crise desde o final dos anos 1980, quando plantações de cacau foram dizimadas pela praga da vassoura-de-bruxa. A crise econômica resultou em um movimento migratório que esvaziou a cidade, que saiu de 222 mil habitantes em 2000 para 184 mil em 2010.

Nos últimos anos, contudo, Ilhéus vinha respirando novos ares com o impulso do turismo e da retomada da produção do cacau no sistema cabruca, no qual as árvores são plantadas aproveitando o sombreamento da mata nativa.

Mais de 70 fábricas de chocolate de pequeno porte instalaram-se na região. Em vez de competir com os líderes globais, os produtores apostaram em produtos de nicho, com maior qualidade e valor de mercado.

Diante das novas possibilidades com turismo, retomada do cacau e aposta em um modelo de produção mais sustentável, uma parcela da população de Ilhéus vê com reservas a construção do Complexo Porto Sul e trava um debate acerca do modelo de desenvolvimento proposto para a região.

O principal temor é que a obra da ferrovia, mas principalmente o porto, tragam impactos ambientais como devastação da floresta, redução da biodiversidade, erosão da costa e poluição do ambiente marinho.

“É preciso avaliar o custo-benefício entre seguir em frente ou rever este projeto. Não estamos falando de problemas pontuais, mas em um impacto sistêmico”, afirma Rui Barbosa da Rocha, diretor do Instituto Floresta Viva.

Ele diz que há possibilidade de erosão da costa como reflexo da construção de um porto em alto mar, além de impacto nos corais, nos arrecifes e na área de proteção ambiental Lagoa Encantada, que fica junto ao traçado da ferrovia e abriga áreas remanescentes da Mata Atlântica.

Também preocupa o impacto social da obra no distrito de Aritaguá, litoral norte de Ilhéus, onde cerca de mil pescadores e marisqueiras tiram o seu sustento do mar e do rio Almada.

Na Vila Juerana, comunidade que fica no distrito de Aritaguá, o início das obras do Porto Sul preocupa os moradores, que temem o impacto na oferta de peixes e crustáceos e no fluxo de turistas na região.

“A obra mal começou e já sentimos os impactos: a água do rio está barrenta e uma área grande de manguezal está sendo devastada”, afirma a professora Mônica Santos, presidente da associação de moradores da vila.

Ela diz que a construção do porto vai dizimar a vocação turística da vila, que fica no encontro do rio Almada com o mar e tem boa oferta de bares e restaurantes dedicados a frutos do mar.

Presidente da Bamin, Eduardo Ledsham afirma as obras da ferrovia e porto passaram por rigorosos processos de licenciamento ambiental com a definição de centenas de condicionantes que serão cumpridas pela empresa.

Dentre elas está a criação de um fundo de R\$ 42 milhões que financiará uma fundação para avaliar os possíveis impactos do empreendimento. “Cada impacto terá o seu programa específico. O respeito ao meio ambiente é um valor da empresa”, afirma Ledsham.

Os projetos da Fiol e do Porto Sul foram concebidos há cerca de dez anos na gestão do governador da Bahia Jaques Wagner (PT), a partir da descoberta das minas de ferro em Caetitê.

O licenciamento ambiental, realizado no início da década, foi desde o início marcado por tensões. Na época, o porto chegou a ter a sua licença negada pelo Ibama por causa dos impactos ambientais e teve a sua localização alterada da Ponta da Tulha para o distrito de Aritaguá.

Ao falar dos impactos ambientais da Fiol, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, destacou a redução de gás carbônico como um dos ativos da ferrovia: “Como uma ferrovia pode não ser sustentável? Falar em Fiol é falar em diminuir em três vezes a emissão de CO2”.

Mas a redução da emissão de gás carbônico não é o único fator a ser levado em consideração em um projeto de infraestrutura, conforme explica Ana Cristina Barros, representante da ONG The Nature Conservancy no Brasil.

“É uma leitura muito estreita do governo falar apenas da redução de gás carbônico. A realidade é que existem muito impactos indiretos, como a ocupação associada ao desmatamento, por exemplo”, diz.

Rui Barbosa da Rocha, do Instituto Floresta Viva, defende que o governo busque soluções alternativas à Fiol. Uma delas seria escoar o minério pela FCA (Ferrovia Centro Atlântica), atualmente concedida à Vale, que passa próximo a Caetitê e segue até a região metropolitana de Salvador.

No governo da Bahia, contudo, a avaliação é que FCA teria que ser totalmente reconstruída, já que possui muitos aclives, trechos abandonados e passa por estruturas antigas, como uma ponte do século 19 que liga as cidades de Cachoeira e São Félix, no recôncavo baiano.

“A Fiol já têm licença ambiental, é uma realidade. Estão voltando a uma discussão de dez anos atrás”, critica o secretário de Infraestrutura da Bahia, Marcus Cavalcanti.

Na avaliação do governo baiano, ferrovia e porto serão um indutor de novos negócios no sul da Bahia, descentralizando a atividade econômica do estado.

O projeto da Fiol prevê a construção de três trechos de ferrovia com um total de 1.527 quilômetros entre Ilhéus e a cidade de Figueirópolis, em Tocantins, onde seria interligada com a Ferrovia Norte-Sul.

A meta da Bamin é transportar 18 milhões de toneladas de minério de ferro por ano pela Fiol. Mas a capacidade de carga da ferrovia será de 60 milhões de toneladas por ano. Por isso, a ideia é que a ferrovia sirva também para escoar a produção de soja, milho e algodão da região do Matopiba (fronteiras entre os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e até mesmo dos estados do Centro-Oeste.

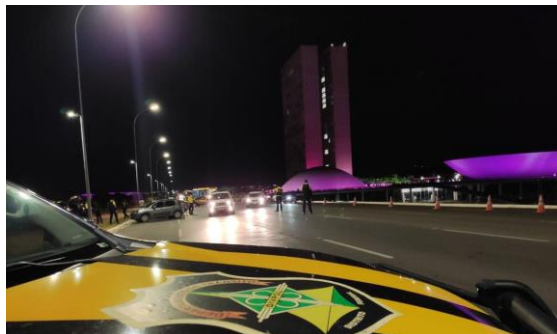
*Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data : 12/04/2021*



AGÊNCIA BRASIL - DF

NOVA LEI DE TRÂNSITO ENTRA EM VIGOR NESTA SEGUNDA-FEIRA

Mudanças incluem aumento de validade e do limite de pontos na CNH
Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil – Brasília



https://imagens.etc.com.br/ZMhKoELrcSuXvFiVD3atarGydKw=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.etc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/image_6483441_0.jpg?itok=2gkHVpUJ

As alterações promovidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) entram em vigor a partir desta segunda-feira (12). As mudanças foram sancionadas pelo presidente Jair Bolsonaro em outubro do ano passado, quando ficou definido que a vigência passaria a ocorrer

180 dias após a sanção.

A partir de agora, os motoristas devem ficar atentos aos novos prazos de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ao número de pontos que podem gerar a suspensão de dirigir e à punição de quem causar uma morte ao conduzir o veículo após ter ingerido bebida alcoólica ou ter usado drogas.

Os exames de aptidão física e mental para renovação da CNH não serão mais realizados a cada cinco anos. Agora, a validade será de dez anos para motoristas com idade inferior a 50 anos; cinco anos para motoristas com idade igual ou superior a 50 anos e inferior a 70 e três anos para motoristas com idade igual ou superior a 70 anos.

Sobre a pontuação, a lei agora estabelece uma gradação de 20, 30 ou 40 pontos em 12 meses conforme haja infrações gravíssimas ou não. Atualmente, a suspensão ocorre com 20 pontos, independentemente do tipo de infração.

Dessa forma, o condutor será suspenso com 20 pontos se tiver cometido duas ou mais infrações gravíssimas; com 30 pontos se tiver uma infração gravíssima; e com 40 pontos se não tiver cometido infração gravíssima no período de 12 meses.

Os condutores que exercem atividades remuneradas terão seu documento suspenso com 40 pontos, independentemente da natureza das infrações. Essa regra atinge motoristas de ônibus ou caminhões, taxistas, motoristas de aplicativo ou moto-taxistas. Se esses condutores participarem de curso preventivo de reciclagem ao atingir 30 pontos, em 12 meses, toda a pontuação será zerada.

As novas regras proíbem que condutores condenados por homicídio culposo ou lesão corporal sob efeito de álcool ou outro psicoativo tenham pena de prisão convertida em alternativas.

Cadeirinhas

O uso de cadeirinhas no banco traseiro passa a ser obrigatório para crianças com idade inferior a 10 anos que não tenham atingido 1,45 metro de altura. Pela regra antiga, somente a idade da criança era levada em conta.

Recall

Nos casos de chamamentos pelas montadoras para correção de defeitos em veículos (recall), o automóvel somente será licenciado após a comprovação de que houve atendimento das campanhas de reparo.

Motociclistas

Para os motociclistas, a nova lei restringe a circulação de crianças na garupa das motos. Antes, a legislação permitia que crianças maiores de sete anos podiam ir na garupa. Agora, a idade mínima para levar uma criança na moto é 10 anos.

Andar com o farol da motocicleta apagado passará a ser considerada infração média, sujeita a multa de R\$ 130,16. Antes, isso era considerado como infração gravíssima, sujeita a multa e apreensão da CNH e até suspensão do direito de pilotar.

Pilotar motocicleta sem viseira ou óculos de proteção ou com a viseira levantada passa ser uma infração média, com multa de R\$ 130,16. Antes, era considerada infração gravíssima andar sem viseira e infração leve pilotar com viseira levantada ou danificada.

Edição: Pedro Ivo de Oliveira

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 12/04/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

QUESTÃO DO REPORTO SERÁ CONSIDERADA NOS MODELOS DOS LEILÕES, DIZ MINISTRO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210412-tarcisio-freitas-leilao-abril-2021-foto-ricardo-botelho-minfra.jpg>

Ricardo Botelho/Minfra

Ministério da Infraestrutura avalia ser razoável a prorrogação do regime especial para compra de equipamentos, com impactos positivos para setores portuário e ferroviário.

O ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou que a prorrogação do Reporto é um pleito 'razoável' do setor portuário, diante do incentivo a novos investimentos e a uma renúncia fiscal relativamente baixa para a aquisição de equipamentos que não têm fabricação nacional. Freitas disse, na última sexta-feira (9), que a extinção do regime especial para a aquisição de equipamentos portuários será considerada nos modelos dos próximos leilões de arrendamentos. O ministro salientou que o governo vai aplicar a regra vigente no momento de cada certame.

“A questão da extinção do Reporto será levada em consideração nos modelos. Temos que levar em consideração a regra vigente e é isso que nós faremos”, comentou Freitas, durante entrevista coletiva, após o leilão de cinco arrendamentos portuários. Entidades do setor de infraestrutura defendem a renovação do Reporto, cujo prazo expirou no final do ano passado. “A questão do Reporto nos parece razoável porque estamos na iminência de uma reforma tributária, que tem ânimo grande no Congresso para que aconteça. Ela pode acontecer de maneiras diferentes, mas ela deve condensar, ao menos, os tributos federais”, acrescentou o ministro.

A avaliação do ministério é que a arrecadação de tributos federais é pequena, mas acaba amarrando tributos estaduais, em algumas unidades da federação. Freitas explicou que muitos benefícios são dados nos estados em função do benefício federal. “O temor é que, de repente, caindo um [benefício], caiam os demais também. Acaba representando uma perda de investimentos. Achamos razoável a prorrogação desse regime especial. Só mostra que precisamos ter reforma tributária para que possamos eliminar essa quantidade tão grande de regimes especiais que nós temos”, declarou.

Freitas admitiu que o impacto do regime na arrecadação é relativamente pequeno diante dos benefícios de disponibilidade de caixa para o investimento. “No momento em que estamos, é importante criar essa facilidade para que o investimento aconteça. Falamos de produtos que não têm substituto no Brasil e precisam ser importados, tanto para o setor portuário quanto para o setor ferroviário, que passou adormecido e está tomando grande impulso”, afirmou.

O empresariado alertou o governo antes do término do prazo e, no começo de abril, a discussão sobre o Reporto foi levada por entidades setoriais à presidência da República e aos ministérios da Infraestrutura e da Economia. A coalizão, formada por seis associações do setor portuário, tenta

convencer o governo de que a prorrogação tem baixo impacto na arrecadação federal e defende que o maior beneficiado de uma eventual renovação do regime especial é o comércio exterior brasileiro.

O pedido principal é que o Reporto seja prorrogado por meio de uma medida provisória, com validade de cinco anos, ou até que a reforma tributária seja aprovada. A avaliação é que, se a renovação do Reporto não sair, será necessário discutir o reequilíbrio econômico-financeiro dos projetos dos terminais, já que a redução, dependendo do equipamento, pode representar 40% de redução no custo de aquisição.

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, disse que os empresários do setor estão ansiosos e esperam para esta semana uma nova agenda com representantes do Ministério da Economia para tratar do assunto. Um dos argumentos é que a fatia de incentivos para o setor portuário resultante do Reporto representa menos de 1% do total de benefícios fiscais concedidos por ano pelo governo. “O incentivo federal é pequeno, mas tem efeito arrastão. Os incentivos estaduais não vêm, se não houver Reporto. A Receita Federal tem onde saber onde estão esses bilhões de investimentos”, analisou Silva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2021

CMA CGM QUER RECONSTRUIR O PORTO DE BEIRUTE

Da Redação NAVEGAÇÃO 11 Abril 2021

O grupo francês de transporte de contêineres CMA CGM está buscando um plano para reconstruir o Porto de Beirute dentro de três anos, apesar do impasse político no Líbano que impediu decisões sobre o porto desde a explosão em agosto passado.

Uma explosão química no porto matou 200 pessoas e destruiu bairros inteiros, aprofundando a pior crise política e econômica do Líbano desde a guerra civil de 1975-1990.

O plano da CMA CGM, delineado pela primeira vez às autoridades libanesas em setembro, prevê a reconstrução de docas e armazéns danificados, juntamente com a expansão do porto e digitalização, a um custo total estimado em US\$ 400 milhões a US\$ 600 milhões.

A CMA CGM é controlada pela família franco-libanesa Saade e o grupo se juntou ao presidente francês Emmanuel Macron nos esforços de socorro em Beirute após a explosão no verão passado.

Além de devastar a seção a granel do porto de Beirute, a explosão do ano passado destruiu equipamentos no terminal de contêineres. Isso dobrou o tempo de espera dos navios.

A CMA CGM é a operadora de navegação líder no Porto de Beirute, respondendo por 60% dos volumes, e é candidata, em parceria com a MSC, com sede na Suíça, para a concessão do terminal de contêineres.

Especula-se que um processo de licitação para operar o terminal de contêineres, retido pela crise política, será relançado em duas semanas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2021

CUSTOS CRESCENTES E MENOS CAPACIDADE: A SITUAÇÃO GLOBAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 11 Abril 2021

Depois de reflutuar com sucesso o porta-contêineres "Ever Given", o impacto nas já esticadas cadeias de suprimentos ainda será sentido. O último dos 350 navios atrasados pelo bloqueio retomou suas viagens na Páscoa, o que levará a uma esperada onda de escalas no maior porto da Europa, Rotterdam, a partir da segunda quinzena desta semana. O porto se adaptará sempre que possível, mas tempos de espera mais longos para entrar nos terminais parecem inevitáveis.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201004-navio-cma-cgm-aristote-porta-container.jpg>

O gargalo de manuseio do porto e as restrições de capacidade de transporte mais adiante aumentarão ainda mais os tempos de entrega de produtos eletrônicos, roupas e componentes de manufatura.

Normalmente 75% dos navios porta-contêineres chegam a tempo globalmente, mas nos últimos dois meses essa medida de confiabilidade caiu para apenas um terço. O bloqueio de Suez reduzirá ainda

mais a confiabilidade em abril, gerando ineficiência e custos extras.

O alongamento das cadeias de abastecimento manterá as tarifas mais altas por mais tempo

O custo de envio de um contêiner de 20 pés de Xangai para a Europa atingiu o pico de US\$ 4.400 em meados de janeiro, quase quatro vezes a média de 10 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2021

PRÉ-SAL PETRÓLEO E PETROBRAS ASSINAM ACORDO DE COMPENSAÇÃO POR INVESTIMENTOS EM ATAPU E SÉPIA

Da Redação OFFSHORE 11 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210411-plataforma-pre-sal-petroleo.jpg>

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) e a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) assinaram, nesta sexta-feira (9), um Acordo estabelecendo os parâmetros e o consequente valor da compensação, a ser paga à Petrobras pelos futuros contratados, em regime de partilha, para a produção dos volumes excedentes da cessão onerosa dos campos de Atapu e Sépia.

A compensação é devida, em razão dos investimentos já realizados pela Petrobras nessas áreas. Os valores acordados serão submetidos ao Ministério de Minas e Energia (MME) e, caso aprovados, constarão do pré-edital que será divulgado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para a 2ª Rodada de Licitação dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa.

Conforme a Portaria nº 493 do MME, de 26 de fevereiro de 2021, a PPSA atuou como Representante da União no Acordo, que foi estabelecido com base em diretrizes técnicas, econômicas e jurídicas emanadas pelo Comitê Propositivo composto por membros do MME, da PPSA e da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2021

PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Abril 2021

Os portos do Paraná fecham o primeiro trimestre com dois novos recordes. No último mês, juntos, os terminais de Paranaguá e Antonina registraram o melhor março da história em volume movimentado. Foram 5.622.705 toneladas de cargas, de importação e exportação. O volume é 7% maior que o registrado no mesmo mês de 2020 (5.235.158 toneladas).



Novo marco também foi consolidado na quantidade de caminhões que passaram pelo Pátio de Triagem: 59.611 veículos, em 31 dias.

“Com as perspectivas criadas, neste primeiro trimestre, podemos afirmar que 2021 será, novamente, um ano bastante expressivo para o agronegócio, que movimentou quase 80% das nossas operações nos portos paranaenses”, afirma o diretor-presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

De acordo com Garcia, neste segundo ano de pandemia, como os demais portos brasileiros, os portos de Paranaguá e Antonina aprenderam a lidar com a Covid-19, de modo a conseguir seguir com as operações.

“Nos estruturamos, ao longo de todo o ano passado, para seguir operando com segurança aos trabalhadores, atendendo toda a cadeia logística, de todos os nossos segmentos”, comenta Garcia.

Segundo ele, o atraso da chegada da soja do campo para o porto, nestes primeiros meses de 2021, em decorrência de questões climáticas, não deve afetar a movimentação ao longo do ano. “A nossa matriz só se deslocou no tempo. Estamos acostumados a operar com esses picos”, diz ele. O deslocamento pode provocar um encontro do escoamento da soja com a chegada da safrinha do milho.

“Porém, nossos terminais, altamente especializados, têm condições operacionais de atender essa demanda, sem conflitos, em especial porque toda a chegada dos caminhões e vagões é coordenada pela Autoridade Portuária, com muita eficiência. As perspectivas são muito boas”, pontua.

NÚMEROS – Do total de 5.622.705 toneladas movimentado nos 31 dias de março, 68,4% são cargas de exportação – 3.847.174 toneladas. O volume é 3% maior que as 3.738.289 toneladas registradas na exportação do mês, em 2020.

Os outros 31,6% são das importações que somaram, no mês, 1.775.531 toneladas. A alta registrada em relação ao volume de carga importado em março de 2020 – com 1.496.869 toneladas – é de 18,6%.

TRIMESTRE – Nos três primeiros meses do ano, os portos de Paranaguá e Antonina movimentaram 12.869.820 toneladas de cargas, nos dois sentidos do comércio. Comparado com as 12.545.180 toneladas registradas no mesmo período do ano passado, a alta registrada no trimestre é de 3%.

MODAIS – Em março, 59.611 caminhões passaram pelo Pátio de Triagem, antes de descarregar os grãos para exportação pelo Porto de Paranaguá. O novo recorde supera em 1.112 veículos o maior movimento já registrado, que foi de abril de 2020, com 58.499 caminhões passando pelo local.

“Registramos movimento recorde de caminhões no pátio público de triagem, que tem capacidade para cerca de 900 caminhões, simultaneamente estacionados. Fizemos isso, sem filas e com muita organização e sincronia com os terminais. Isso demonstra a eficiência, se somando a uma nova safra pujante, preço e paridade cambial das commodities”, comenta Luiz Fernando Garcia.

FERROVIA – Também está maior, este ano, a descarga ferroviária no Porto de Paranaguá. No último mês de março, 19.235 vagões, descarregaram 1.055.085 toneladas de açúcar, carga em contêineres, celulose, farelo de soja, milho, soja, óleo vegetal e biodiesel. O volume é 53,8% maior que o registrado no mesmo mês, em 2020.

No trimestre, foram 36.991 vagões descarregando 1.977.247 toneladas dos produtos – 12,1% a mais que em 2020, no período, quando 33.840 vagões descarregaram 1.762.564 toneladas de cargas.

Principais aumentos estão entre grãos sólidos e carga geral

Tanto no mês, quanto no trimestre, os destaques entre os produtos que mais cresceram em movimentação na comparação entre 2020 e 2021, são exportação do açúcar (que cresceu 63% no



mês e 98% no acumulado de janeiro a março) e a carga geral (que cresceu 12% no mês e 1% no trimestre).

Na importação, as principais altas foram nos fertilizantes (com alta de 10% no mês e 8% no acumulado) e também a carga geral (com alta de 59% no mês e 32% no total do trimestre).

Considerando as importações e exportações, a quantidade de contêineres movimentadas pelo Porto de Paranaguá também registrou alta, no mês e no trimestre.

Em março, neste ano, foram 44.579 contêineres movimentados – 13,7% a mais que as 39.202 unidades registradas no mês, no ano passado. No trimestre, a alta foi de 4% comparando os 220.097 TEUs (unidades específicas, equivalentes a contêineres de 20 pés) movimentadas neste ano, com os 211.563 TEUs registrados de janeiro a março do ano passado.

ANTONINA – Altas também foram registradas nas importações e exportações – do mês e do acumulado do trimestre – pelo Porto de Antonina. Nos 31 dias de março deste ano foram 51.229 toneladas, quase 28% a mais que as 40.048 toneladas registradas em 2020.

No acumulado de janeiro a março, 159.305 toneladas foram movimentadas em 2021 – 32% a mais que as 120.342 toneladas registradas no mesmo período, no ano passado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/04/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006