

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 113/2021
Data: 23/07/2021

ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS AMPLIA SERVIÇO DIGITAL | 4 |
| AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS REPASSARÁ R\$ 40 MILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DE MORÁDIAS EM GUARUJÁ | 4 |
| FREDERICO BUSSINGER: PEÇAS SE MOVEM NO XADREZ FERROVIÁRIO | 5 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 7 |
| ANTAQ DIVULGA RESULTADO DE PROCESSO SELETIVO PARA CARGO NA COORDENADORIA DE PROCESSOS ORGANIZACIONAIS | 7 |
| ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE METODOLOGIA PARA DETERMINAR ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRESTADIA DE CONTÊINERES..... | 7 |
| BRASIL EXPORT–FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA | 8 |
| CARTA DO NORTE EXPORT 2021 | 8 |
| ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS | 10 |
| SANTOS BRASIL RECEBE SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS EM VILA DO CONDE | 10 |
| AGÊNCIA PORTO CONSULTORIA | 10 |
| PROPOSTA APROVA ACORDO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA ASSINADO ENTRE BRASIL E MÉXICO..... | 11 |
| NOVAS FUNCIONALIDADES DO PORTAL ÚNICO SISCOMEX ENTRAM EM OPERAÇÃO | 11 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 12 |
| SOPESP ESTEVE PRESENTE NA PRIMEIRA EXPO RETOMADA – EVENTO TESTE OFICIAL AUTORIZADO PELO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO E A PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS | 12 |
| TCU AUTORIZA LEILÕES DE ÁREAS STS 08 E STS 08A COM INVESTIMENTO DE R\$ 1 BI..... | 13 |
| PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM VOLUME RECORDE NA DESCARGA DE FERTILIZANTES NO 1º SEMESTRE | 13 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF | 15 |
| PORTO DE SANTOS SERÁ O PRIMEIRO COM TECNOLOGIA 5G PLENA | 15 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 16 |
| RECRIAR O MINISTÉRIO DO TRABALHO PODERIA SER UMA BOA NOTÍCIA. ENTENDA POR QUE NÃO É..... | 16 |
| IPCA-15 FICA EM 0,72 EM JULHO, ANTE 0,83% EM JUNHO, REVELA IBGE | 17 |
| MONEYTIMES | 18 |
| BAIXA HISTÓRICA NO RIO PARANÁ OBRIGA ARGENTINA A REDUZIR 25% DAS CARGAS AGRÍCOLAS EM NAVIOS, DIZ CÂMARA 18 | 18 |
| EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA UCRAÍNA EM 2021/22 TÊM ALTA DE 49% ATÉ O MOMENTO | 18 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 19 |
| G20 QUER SOLUÇÕES BASEADAS NA NATUREZA PARA TRANSIÇÃO ECOLÓGICA | 19 |
| BRASIL PODE PRECISAR DE 2 GW ADICIONAIS EM NOVEMBRO PARA SUPRIR POTÊNCIA, APONTA O ONS..... | 21 |
| ZPES MAIS FLEXÍVEIS FAVORECEM HUB DE HIDROGÊNIO NO CEARÁ | 23 |
| PRODUTORES PEDEM CONSULTA PÚBLICA PARA REVER ESPECIFICAÇÕES DE BIODIESEL E DIESEL | 24 |
| DILEMAS DO SETOR DE ENERGIA NO BRASIL | 27 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 27 |
| SECRETÁRIO DO TESOUREIRO DIZ QUE É POSSÍVEL COMEÇAR A PAGAR NOVO VALOR DO BOLSA FAMÍLIA NO FINAL DESTES ANOS. 27 | 27 |
| ONYX LORENZONI TERÁ FGTS, RELAÇÕES COM SINDICATOS, INSS E DATRAPREV..... | 29 |
| GOVERNO AVALIA EXCLUIR INTEGRALMENTE SIMPLES E MEI DA TAXAÇÃO DE DIVIDENDOS | 30 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 33 |
| AMEAÇA DE PARALISAÇÃO DE CAMINHONEIROS NÃO PREOCUPA GOVERNO, QUE VÊ MOVIMENTO PONTUAL | 33 |
| SECRETÁRIO DO TESOUREIRO DIZ QUE ALTA DA ARRECADAÇÃO NÃO DÁ 'TOTAL LIBERDADE' PARA REDUZIR IMPOSTOS..... | 34 |
| COLUNA DO BROADCAST - ENEVA BUSCA PARCEIROS PARA AMPLIAR A OFERTA DE GÁS NATURAL..... | 35 |
| NA CONTRAMÃO DE RIVAIS, CAIXA ACELERA ABERTURA DE AGÊNCIAS FÍSICAS PELO PAÍS | 36 |
| COLUNA DO BROADCAST - PRIVATIZAÇÃO DA EMAE TRAVA NA JUSTIÇA E PODE FICAR PARA 2022..... | 37 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 38 |
| DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE ACONTECER EM 2022 | 38 |
| RESERVATÓRIOS DE HIDRELÉTRICAS DEVEM CHEGAR A 26% NO SUDESTE E CENTRO-OESTE NO FIM DE JULHO | 40 |
| COMÉRCIO EUA-CHINA DISPARA APESAR DE TARIFAS E TENSÃO | 41 |
| GUEDES QUER EVITAR EXCESSO DE NOVOS CARGOS COM RECRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO | 42 |



| | |
|---|-----------|
| G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO | 43 |
| GOVERNO DE SP RECEBE PROJETOS PARA CRIAÇÃO DE NOVA RODOVIA COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS..... | 43 |
| PRIMEIRO EVENTO-TESTE DE SP TEM MAIS DE 1.200 TESTADOS E DOIS CASOS POSITIVOS DE COVID-19 EM DOIS DIAS | 44 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 46 |
| COMPETITIVIDADE PARA OS PORTOS COM PROGRESSO PARA AS CIDADES - POR FLAVIA NICO | 46 |
| ATRASOS NA DEVOLUÇÃO DE CONTÊINERES CAUSAM TRANSTORNOS E AUMENTO DE CUSTOS, ALERTA LONGO CURSO | 48 |
| CAMPOS DO PRÉ-SAL ALCANÇAM 70% DA PRODUÇÃO DA PETROBRAS | 48 |
| PORTO DE ITAJAÍ REGISTRA CRESCIMENTO DE 10% NA MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE | 50 |
| SETOR DE INFRAESTRUTURA DEFENDE MAIOR GOVERNANÇA NO PLANEJAMENTO SETORIAL | 51 |
| PARCERIA VLI E COPI VIABILIZA CRIAÇÃO DE NOVO CORREDOR LOGÍSTICO PARA O FLUXO DE FERTILIZANTES NO ARCO NORTE..... | 52 |
| PIB, FERROVIAS E O REPORTO - POR NILSON MELLO | 53 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 55 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 55 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS AMPLIA SERVIÇO DIGITAL

Portal do Cliente e Fornecedor da estatal deve facilitar serviços e solicitações

Por: Redação



O objetivo é facilitar o relacionamento da Autoridade Portuária com o mercado e a sociedade Foto: Alexander Ferraz/AT

Solicitações de fornecimento de bordo, remoção de resíduos e escolta da Guarda Portuária estão na lista de serviços que podem ser feitos pelo site da Autoridade Portuária de Santos (APS). Isso se deve à introdução do Portal do Cliente e Fornecedor da estatal.

O objetivo é facilitar o relacionamento da Autoridade Portuária com o mercado e a sociedade. O Portal pode ser acessado neste link.

A ferramenta entrou no ar, em fase de testes, no fim de junho. Até agora, 245 usuários dos serviços portuários estão em fase de migração. Mais de 500 devem seguir o mesmo caminho.

Cadastro

Para acessar o portal, é preciso fazer um cadastro que vai gerar login e senha. O Protocolo Digital, pelo qual os usuários e fornecedores enviam correspondência eletrônica à companhia, também está no portal.

De acordo com a Autoridade Portuária, além das requisições de serviços, também está na lista de funcionalidades do portal a solicitação de certificados de estadia. Trata-se do documento emitido para atestar a passagem e a operação da embarcação no Porto de Santos, normalmente emitido ao Canal de Suez, no Egito.

On-line

Outra possibilidade é solicitar, de forma on-line, o embarque ou o desembarque de consumo de bordo, como mantimentos, água, combustíveis, lubrificantes ou outro tipo de carga em volume ou a granel, destinados para uso na própria embarcação. Normalmente, os itens são destinados à tripulação ou aos passageiros.

Para navios inoperantes, é preciso agendar a remoção de taifa, que se assemelha ao lixo caseiro, e de resíduos oleosos.

Em ambos os casos, apenas empresas especializadas e credenciadas pela estatal que administra o Porto podem realizar o serviço. A Autoridade Portuária criou um manual explicativo para uso do novo Portal, que pode ser lido

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/07/2021

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS REPASSARÁ R\$ 40 MILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DE MORÁDIAS EM GUARUJÁ

Prefeitura fará um empreendimento para centenas de moradores da Comunidade Prainha em terrenos de expansão portuária

Por: Fernanda Balbino



Será possível desocupar oito setores do Complexo Prainha, ao lado do Terminal de Exportação de Veículos Foto: Helder Lima/PMG

A Autoridade Portuária de Santos repassará R\$ 40,3 milhões à Prefeitura de Guarujá. O montante será utilizado na construção de 649 unidades habitacionais no Parque da Montanha, na Vila Edna. O empreendimento integra a segunda fase do Projeto Favela Porto Cidade, e as obras

devem começar no fim do ano.

Segundo o secretário de Habitação de Guarujá, Marcelo Mariano, com a publicação do convênio entre o Município e a estatal, a Prefeitura fará a licitação para a obra e iniciará a construção das unidades.

Pelo convênio, o repasse possibilitará a desocupação de oito dos 17 setores do Complexo Prainha. As futuras unidades vão priorizar as famílias das comunidades Marezinha, Aldeia e Prainha, que há décadas moram em área invadida, sem infraestrutura para habitação. Em fevereiro, um incêndio destruiu casas e desabrigou famílias naquela região.

Além disso, a região, que pertence à União, é classificada como de expansão portuária. Conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto, a ideia é que a área da Prainha sirva à armazenagem e à movimentação de carga geral e contêineres.

A área a ser desocupada fica ao lado do Terminal de Exportação de Veículos (TEV), administrado pela Santos Brasil, na Margem Esquerda. “Até agora, fizemos a remoção de famílias que viviam próximas às linhas férreas. Agora, estas estão coladinhas com o muro (do terminal)”, afirmou Mariano.

De acordo com o secretário de Habitação, foram quatro anos de tratativas para a assinatura do convênio. “Em administrações passadas, foram feitos convênios, e a Prefeitura não cumpriu as metas. A gente está pagando o preço. Agora, o convênio é estabelecido em função de metas. Conforme a gente entrega unidade habitacional, eles repassam o recurso.”

Entregas

No total, 1.992 famílias serão removidas. A primeira fase do projeto foi custeada mediante parceria com as concessionárias ferroviárias Rumo e MRS. As primeiras 274 unidades já foram entregues, e 190 famílias deverão ser removidas em breve.

Além desse convênio com a Autoridade Portuária, a Prefeitura espera firmar outro termo com a estatal para a terceira fase do projeto. Desta vez, a previsão é de remoção de cerca de 730 famílias. Mas a empresa que administra o Porto não confirmou essa intenção.

A Autoridade Portuária destacou que “o convênio tem prazo de 24 meses e os valores serão repassados em cinco parcelas, cada uma após comprovação da utilização adequada dos recursos e disponibilização dos locais desocupados”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/07/2021

FREDERICO BUSSINGER: PEÇAS SE MOVEM NO XADREZ FERROVIÁRIO

“Nem tudo que reluz é ouro, nem tudo que balança cai” (Provérbio português)

Por: Frederico Bussinger



Foto: Alexander Ferraz/AT

políticos de esquerda... para pressionar contra a construção da Ferrogrão”; e iii) “Live do Valor/ANTF”

Se na semana passada o noticiário foi rico em informações e revelações sobre portos, nesta está sendo a vez de ferrovias (destaque para as do Centro-Oeste). Três eventos-fonte: i) lançamento de um Chamamento Público pelo governador de Mato Grosso, Mauro Mendes (na segunda-feira); ii) anúncio da chegada de uma “delegação internacional de ativistas e

Pelo dito e pelo omitido; por (elegantes) alfinetadas ou aparentes balões de ensaio; e em várias entrelinhas, soube-se: i) que o Governo de MT decidiu assumir a condução do processo para implantação de dois trechos ferroviários no Estado (de Rondonópolis a Cuiabá e outro para Lucas do Rio Verde) — com o que deverá dividir o palco e a agenda ferroviária nacional; ii) que a outorga será por meio de autorização estadual (Lei Complementar 685/21 e Decreto 881/21); iii) que tais trechos deverão “aumentar o TKU mas não as toneladas” (forma de o ministro Tarcísio dizer que cargas percorrerão maior distância, mas que o aumento de volume não será grande)... apesar de que, tanto em MT como em Santos, a expectativa é de aumento expressivo de movimentação (em A Tribuna de terça-feira); iv) que está sendo feito um “reset” no projeto da Transnordestina; v) que ela deverá se limitar à ligação com o Porto de Pecém (CE); vi) que a renovação antecipada da VLI é uma possibilidade, mas não uma certeza; vii) que a renovação antecipada da MRS deve ser enviada ao TCU em setembro e concluída ainda este ano; e viii) que o “Governo aposta em MP para o marco legal das ferrovias”; aliás, principal manchete do Valor Econômico de quarta-feira (pág. A6): caminho alternativo ao PLS-261.

Depreende-se, também, que não haverá consolidação das malhas da Baixada Santista: a aposta do Governo para solução do imbróglio no acesso ao Complexo Portuário (“Ferradura”), no tocante a investimentos, deve ser o aditivo contratual. Já para o monopólio e valores de direito de passagem, considerados elevadíssimos em face das demais concessões (item 4.27 do “Ato Justificatório”: Consulta Pública da Fips), a aposta é na regulação: direito de passagem regrado e teto tarifário. Nos eventos, noticiário e discussões chama atenção a naturalidade com que os diversos envolvidos tratam a Rumo já como futura autorizatória. Nem poderia ser diferente: os dois trechos anunciados, ainda que venham a ter contratos distintos (algo que não era plano inicial da Rumo), são funcionalmente extensões da atual ALL-Malha Norte (sucessora da Ferronorte) e, esta, da Malha Paulista; ambas operadas e geridas pela Rumo.

De igual forma, vale ser registrado: i) que, apesar de a lei ser de FEV, o lançamento do Chamamento Público era informação restrita até poucos dias antes: consta que o próprio ministro tomou dele conhecimento no sábado, dia 17, na cerimônia para assinatura da OS de obras do Contorno de Cuiabá; ii) a defesa intransigente da importância da Ferrogrão para a logística do Centro-Oeste (e brasileira) que faz o ministro Tarcísio; e iii) seu destemor em confrontar os que a contestam com argumentos ambientais.

Mas a Ferrogrão, além desses desafios (que já não são triviais!), tem no horizonte dois outros; de certa forma, até associados: viabilizar cargas (em volumes elevados) e recursos (bilionários) para investimentos. Isso requer uma articulação de múltiplos variáveis e riscos, cujas complexidade e dificuldade talvez aumentem com a recente concessão da BR-163 e a própria autorização estadual: temas para próximos artigos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DIVULGA RESULTADO DE PROCESSO SELETIVO PARA CARGO NA COORDENADORIA DE PROCESSOS ORGANIZACIONAIS

O processo seletivo é referente ao Edital nº 06/2021-ANTAQ, destinado ao preenchimento de cargo comissionado técnico da Coordenadoria de Gestão de Processos Organizacionais

Em cumprimento ao Edital nº 06/2021, a Coordenadoria de Cargos, Benefícios e Legislação Aplicada – CBL/GRH/SAF da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ comunica empregada pública, SIMONI APARECIDA DE PAULA OLIVEIRA, foi selecionada no processo seletivo para assumir o cargo comissionado técnico, código CCT IV, da Coordenadoria de Gestão de Processos Organizacionais - CGP. A Coordenadoria é vinculada à Secretaria de Planejamentos e Coordenação Interna (SPL) da Agência.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 23/07/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE METODOLOGIA PARA DETERMINAR ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊNERES

A consulta pública sobre a matéria está em andamento. As contribuições deverão ser enviadas à ANTAQ até o dia 28/07/2021



A partir da esquerda, Pedro Soares, Sérgio Oliveira, Bruno Pinheiro e Rodrigo Trajano

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizou nesta quinta-feira (22) a etapa virtual da Audiência Pública nº 13/2021, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - "Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres".

Os trabalhos da audiência virtual foram conduzidos pelo superintendente de Regulação da Agência, Bruno Pinheiro, e secretariados pelo secretário-geral da Agência, Paulo Morum, e contaram com a participação dos diretores da ANTAQ, Eduardo Nery (diretor-geral) e Adalberto Tokarski, do gerente de Regulação da Navegação Marítima da Autarquia, Sérgio Oliveira, e dos especialistas das gerências de Regulação da Navegação Interior, Pedro Soares, e de Desenvolvimento e Estudos, Rodrigo Trajano.

Pelo lado do mercado, participaram representantes de terminais de contêineres, empresas de navegação, despachantes de carga e provedores de logística, e usuários (importadores e exportadores), entre outros.

A audiência virtual em si tem por finalidade debater e tirar dúvidas sobre a resolução que está em consulta pública no portal da Agência. As contribuições e sugestões para essa proposta de norma deverão ser enviadas para ANTAQ até às 23h59 do dia 28/07/2021, por meio de questionário eletrônico que está disponível no portal da Autarquia.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos da consulta/audiência pública nº 13/2021 estão disponíveis no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

Saiba mais

A Agência já regulou a matéria, por meio da Resolução Normativa nº 18/2017, e vem trabalhando na formulação de procedimentos metodológicos sistematizados que vão servir para análise de possíveis abusividades na cobrança de sobre-estadia de contêineres por parte dos transportadores marítimos. Em relação ao tema, previsto na sua Agenda Regulatória do período 2020/2021, a ANTAQ realizou a Tomada Pública de Subsídios nº 03/2020/SRG, encerrada em 03/11/2020; o Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR preliminar; e a audiência/ consulta pública nº 13 – que prossegue em andamento até o dia 28/07/2021.

Para subsidiar a regulação, a ANTAQ também realizou estudo sobre a matéria, denominado Experiência Internacional na Regulação da Sobre-estadia de Contêineres. O documento, recentemente apresentado ao mercado, levanta a natureza jurídica, a experiência internacional e a cobrança dessa taxa no Brasil em comparação aos valores praticados no exterior.

Para implementação das opções regulatórias sugeridas e aperfeiçoar o conteúdo da RN nº 18, a ANTAQ deverá editar duas resoluções. A primeira apresentará à sociedade e ao mercado a motivação e a justificativa técnico-jurídica para a adoção do conceito de sobre-estadia, enquanto o segundo normativo contemplará os novos procedimentos técnicos/administrativos que a ANTAQ adotará para apreciar os casos concretos de possíveis abusividades na cobrança da demurrage.

A sobre-estadia de contêiner ou demurrage é a quantia diária convencionada pelas partes em favor do proprietário ou possuidor do contêiner, decorrente da sua não-devolução no período pactuado de franquia livre (free time), e tem duas finalidades: promover o ressarcimento das perdas e danos do armador e compelir a devolução do contêiner. O dono da carga, contudo, ficará isento da sua cobrança se não extrapolar o prazo acordado com o transportador marítimo; é a chamada livre estadia (free time).

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: 23/07/2021



BRASIL EXPORT–FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA

CARTA DO NORTE EXPORT 2021



Foto: Brasil Export

Leitura pelo presidente do Conselho do Norte Export, Sergio Aquino

As atividades realizadas no Norte Export 2021 deixam claro que a região tem todas as condições de ser a protagonista nacional no desenvolvimento de novos negócios. A incrível biodiversidade dos estados que compõem a região e a capacidade de inovação do povo brasileiro são ativos de

fundamental importância para esse passo adiante. Temos compreensão, entretanto, que há muito o que fazer para melhorar a infraestrutura de transportes e possibilitar que o escoamento dessas riquezas seja feito com eficiência e permita que nossas mercadorias sejam competitivas no mercado internacional.

Além da necessidade de investimentos, a região Norte depende de melhor promoção, mesmo dentro de nosso Brasil. O ecossistema de Conselhos Regionais do Brasil Export têm a capacidade, e a responsabilidade, de levar a todas as regiões nesta Nação as potencialidades e riquezas do bioma Amazônia. Juntas, a aptidão natural do Norte e a sua localização privilegiada em relação a grandes mercados consumidores internacionais, como a Europa e a costa Leste dos Estados Unidos, pode viabilizar maior participação brasileira em setores como cosméticos, fármacos, psicultura e biomassa, entre outros.

Um fato de relevância ímpar para o agronegócio nacional, e com reflexo direto para a região Norte, aconteceu dias antes deste nosso fórum regional: o Ministério da Infraestrutura concedeu com sucesso o direito à exploração da infraestrutura do sistema rodoviário da BR-163 Mato Grosso Pará. Esse trecho ficou famoso no noticiário nacional pelas imagens de caminhões atolados na lama, em trechos sem asfalto, durante o transporte de nossa valiosa safra de grãos. Antes de conceder o ativo à iniciativa privada, o Governo Federal asfaltou os trechos problemáticos, reduzindo em até 30% o valor do frete.

A primeira atividade do Norte Export 2021 já pode ser considerada um fato histórico. Partindo de Belém, nossa sede do fórum regional neste ano, a comitiva de conselheiros, patrocinadores e autoridades realizou uma visita técnica monitorada sob navegação ao Porto de Vila do Conde e terminais privados instalados na região de Barcarena. No trajeto, foi possível ver como acontece de fato a logística das operações. Vimos embarcações de todos os tipos, de grandes navios de longo curso a pequenas barcas. Elas transportavam diferentes tipos de cargas, em granel ou dentro de contêineres.

Como uma República Federativa, de fato, o País precisa avançar em conjunto e dispor de leis uniformes que não penalizem quem deseja produzir, movimentar e abastecer nosso território nacional e Nações Amigas. Ainda sob essa ótica, a regularização fundiária no estados da região é imprescindível para essa segurança jurídica e, por consequência, do desenvolvimento regional.

Outro ponto nevrálgico de atenção é a necessidade de planejarmos uma estrutura multimodal adequada ao território dos estados da região Norte, utilizando as vias navegáveis com conexões inteligentes para o transbordo de cargas. Sem isso, não há como alcançar uma logística eficiente diante de áreas territoriais tão extensas. O Pará, por exemplo, é o segundo maior estado do Brasil.

Em relação ao transporte terrestre, portanto, temos que trabalhar no sentido de ampliar a malha ferroviária e tornar a Ferrogrão realidade. Um termo aqui citado, e muito adequado, é a criação de um arranjo de acessos terrestres elaborado a partir da intenção de atender ao transporte das cargas. É assim que deve ser construído um sistema eficiente de transportes, eliminando práticas como a construção de vias que só privilegiam determinado grupo ou região. A mesma linha de pensamento, deixamos aqui registrado, vale para a criação de impostos municipais com intuito arrecadatório, onerando as operações logísticas e toda a cadeia de valor nacional.

Somos conhecedores das dificuldades de buscar esse modelo ideal de desenvolvimento. Isso foi notório no painel que discutiu os desafios para a navegação e para o aumento do calado na Barra Norte. Os participantes de nosso fórum regional explicaram as características do arco lamoso e todos os procedimentos de segurança para o aumento do calado.

Não é aceitável ver embarcações partindo dos portos do Arco Amazônico com capacidade ociosa, devido à falta de profundidade dos canais de acesso, e nada fazer. Isso prejudica a competitividade de nossos produtos no comércio internacional. Além do aumento do calado, frisamos ser importante manter sinalização adequada e batimetrias atualizadas, que são grandes desafios em uma bacia hidrográfica tão extensa.

Mas com o conhecimento de nosso quadro da Marinha, da Praticagem e com o interesse da iniciativa privada estamos certos que poderemos equalizar esses gargalos da Barra Norte.

Por fim, os representantes do setor agropecuário detalharam a variedade da produção da região, em especial do Pará, e dos empecilhos que há décadas impedem que as riquezas locais ganhem o Brasil e o mundo. De modo geral, são entraves de infraestrutura e legislativas que atrapalham o crescimento nacional.

Meu muito obrigado a todos.

Fonte: BRASIL EXPORT – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária

Data: 23/07/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS

SANTOS BRASIL RECEBE SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS EM VILA DO CONDE

Informação: Assessoria de Imprensa Santos Brasil



Foto: Santos Brasil / Divulgação

O Diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, Roberto Teller, o Gerente Geral do Tecon Vila do Conde, Thiago Nishi, e o Gerente Executivo Comercial, Rui Lourenço, receberam no Tecon Vila do Conde a visita do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, e outros membros do governo.

O encontro fez parte da programação do Fórum Regional Norte Export 2021, que reúne as principais lideranças e especialistas do setor de logística e infraestrutura portuária e que contou com a participação dos executivos da Santos Brasil.

Para Roberto Teller, “as atividades desenvolvidas pelo Fórum são fundamentais para fomentar discussões sobre as operações logísticas e portuárias no Arco-Norte, importante rota de exportação para o agronegócio, além de proporcionar avanços no comércio exterior nacional”, comenta.

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data: 23/07/2021



AGÊNCIA
PORTO
CONSULTORIA

AGÊNCIA PORTO CONSULTORIA

PROPOSTA APROVA ACORDO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA ASSINADO ENTRE BRASIL E MÉXICO

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 216/21 aprova o acordo de cooperação aduaneira assinado em 2018 entre o Brasil e o México. O texto, que tramita na Câmara dos Deputados, foi enviado pelo Poder Executivo, por meio de mensagem.

O acordo tem o objetivo de garantir o cumprimento da legislação de exportação e importação por empresas e pessoas físicas que realizam negócios entre as duas nações, coibindo infrações como sonegação de impostos e comércio de mercadorias proibidas.

O texto disciplina as formas de cooperação e de assistência, a troca de experiências entre as aduanas e o intercâmbio de informações sobre operações de comércio exterior, mediante pedido, como o valor correto das mercadorias, a classificação tarifárias e as medidas restritivas de exportação ou importação.

O Brasil possui acordo similar com outros países, como África do Sul, China, Estados Unidos, França e Índia.

Tramitação

Antes de ir ao Plenário, o projeto será analisado pelas comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado; Finanças e Tributação; e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Fonte: Agência Porto Consultoria

Data: 23/07/2021

NOVAS FUNCIONALIDADES DO PORTAL ÚNICO SISCOMEX ENTRAM EM OPERAÇÃO

O governo federal expandiu o Novo Processo de Importação (NPI) do Programa Portal Único de Comércio Exterior, como parte das mudanças implementadas pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), ambas do Ministério da Economia, para ampliar gradativamente a abrangência das operações. A principal novidade no NPI é a permissão para que empresas sem certificação no Programa Operador Econômico Autorizado (OEA) realizem importações amparadas pelos benefícios do novo processo. Assim, o NPI alcança uma cobertura potencial de aproximadamente 30% do valor total das importações brasileiras.

A novidade facilita, também, a atuação de operadores que promovem grande número de importações ao possibilitar o registro, retificação e consulta à Declaração Única de Importação (Duimp), graças à integração entre os sistemas próprios dos importadores e a plataforma governamental (webservice).

No caso dos recintos alfandegados, que abrigam as mercadorias importadas ainda não internalizadas no país, uma solução para captação massiva de dados (Application Programming Interface – API) simplificará o cumprimento de obrigações dos depositários com a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB). As melhorias com a expansão do NPI incluem, ainda, otimizações nos processos de trabalho do governo, tornando possível a formação de equipes virtuais e especializadas de servidores, com distribuição mais apropriada da carga de atividades e melhor aproveitamento dos recursos públicos disponíveis.

Pagamentos e classificações

Em relação ao módulo de Pagamento Centralizado do Comércio Exterior (PCCE), a nova etapa contempla o desbloqueio automático de créditos tributários recolhidos a maior, oriundos de retificação ou cancelamento das declarações de importação. Também passa a funcionar a automatização da guia para pagamento do ICMS – e a correspondente confirmação desse recolhimento –, viabilizando a entrega da carga ao importador sem exigência de comprovantes em papel.

Outro avanço envolve o aprimoramento da ferramenta Classif, que auxilia os operadores privados na classificação fiscal das mercadorias exportadas ou importadas, para o cumprimento dos compromissos sobre transparência e acesso à informação previstos no Acordo sobre Facilitação de Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio (OMC). Agora, o Classif permite a realização de consultas às exigências administrativas e aos requisitos técnicos para importação de determinada mercadoria no Brasil com base em navegação simplificada e intuitiva. Além disso, há a possibilidade de visualização integrada das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado (NESH) e das decisões do governo sobre classificação fiscal de mercadorias.

O Novo Processo de Importação do Programa Portal Único de Comércio Exterior deve ser implementado integralmente até o final de 2022.

O Portal Único de Comércio Exterior

O Programa Portal Único de Comércio Exterior é uma iniciativa do Governo Federal para reduzir a burocracia, o tempo e os custos nas exportações e importações brasileiras, a fim de atender com mais eficiência às demandas do comércio exterior.

Os principais objetivos são reformular os processos de exportação e importação, tornando-os mais eficientes e harmonizados, e criar um guichê único para centralizar a interação entre o governo e os operadores privados atuantes no comércio exterior.

Fonte: Agência Porto Consultoria

Data: 23/07/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP ESTEVE PRESENTE NA PRIMEIRA EXPO RETOMADA – EVENTO TESTE OFICIAL AUTORIZADO PELO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO E A PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS



Clique aqui para assistir a matéria completa (Imagem: TV THATHI BAND LITORAL)

<https://www.youtube.com/watch?v=rums51J2Z5c>

Estivemos presente na primeira Expo Retomada – Evento Teste Oficial autorizado pelo Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura Municipal de Santos, para falarmos sobre a reabertura dos eventos.

Nosso Diretor-Executivo, Ricardo Molitzas participou no 3º Painel: “Novas oportunidades de gestão para o setor de eventos” ao lado da Sueli Martinez – Diretora de Operações do Terminal CONCAIS, Selley Storino – Secretária de Turismo de Santos e Heitor Henrique Gonzales – Sindicato de Hotéis, Bares, Restaurantes e similares da Baixada Santista.

A moderação ficou a cargo de Arminda Augusto do Grupo Tribuna juntamente com o palestrante Marco Ferraz da Clia Brasil.

O nosso Presidente, Régis Prunzel também esteve presente ao lado das demais autoridades.

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

Data: 23/07/2021

TCU AUTORIZA LEILÕES DE ÁREAS STS 08 E STS 08A COM INVESTIMENTO DE R\$ 1 BI

Informação: Santos Port Authority (23 de julho de 2021)

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta quarta-feira (21) os projetos para arrendamentos das áreas STS 08 e STS 08A, no Porto de Santos, destinadas a granéis líquidos (especialmente combustíveis). Juntos, os arrendamentos demandarão investimentos de aproximadamente R\$ 1 bilhão destinados à modernização, aumento de capacidade e construção de um novo píer com dois berços de atracação, o que representará aumento de 50% na oferta de berços na região da Alemoa, onde serão instalados.

O STS 08 tem previsão de investimento de R\$ 265,5 milhões. O futuro terminal STS 08A, por sua vez, tem previsão ainda maior: R\$ 678,3 milhões.

O edital com as regras da disputa será publicado em breve pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com a realização do leilão prevista para este ano. O prazo dos arrendamentos é de 25 anos.

As duas áreas somam cerca de 450 mil metros quadrados, mas serão licitadas separadamente, sendo 152,3 mil metros quadrados do STS 08 e 297,3 mil metros quadrados do STS 08A.

Parte da área está em operação, porém, em situação contratual precária, em razão do término do contrato de arrendamento anterior.

“Desde que assumimos a gestão, em março de 2019, priorizamos a modelagem desses terminais. Por isso é uma satisfação a aprovação do TCU e mais uma oportunidade de a SPA renovar o compromisso de ofertar a capacidade ideal para que o Porto de Santos escoe com a máxima competitividade 100% das cargas de sua área de influência”, destaca o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

Com estes dois arrendamentos, em quatro anos (2019 – 2022) terão sido licitados nove novos terminais para todos os tipos de cargas. Quatro leilões já ocorreram: STS 13A (granéis líquidos), STS 20 (granéis sólidos minerais), STS 14 e STS 14A (celulose). Até 2022 estão previstos mais cinco: STS 08, STS 08A (granéis líquidos), STS 11 (granéis sólidos vegetais), STS 10 (contêineres) e STS 53 (granéis sólidos minerais).

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

Data: 23/07/2021

PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM VOLUME RECORDE NA DESCARGA DE FERTILIZANTES NO 1º SEMESTRE

Informação: O Paraná (23 de julho de 2021)

O movimento histórico na importação nacional de fertilizantes teve reflexo no volume desembarcado pelos portos paranaenses. Principais portas de entrada do produto no Brasil, os portos de Paranaguá e Antonina nunca importaram tanto quanto no primeiro semestre deste ano: 5.197.527 toneladas. Em relação às 4.529.969 toneladas movimentadas nos mesmos seis meses de 2020, o volume neste ano foi 14,74% maior.

Só no último mês de junho foram 1.059.933 toneladas – a maior descarga de fertilizantes já registrada no Estado. Comparado ao movimento registrado no último mês de maio, 916.924 toneladas, a importação de adubos cresceu cerca de 15,6%. Já em comparação com junho de 2020, quando foram 706.852 toneladas desembarcadas, o aumento foi de quase 50%.

Em apenas três outros meses, em anos anteriores, o volume de adubos descarregados pelos portos de Paranaguá e Antonina tinha passado de um milhão de toneladas. “Mas nenhum chegou a

esse total alcançado no último mês de junho”, diz o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Em novembro e dezembro de 2018 foram 1.006.771 e 1.014.264 de toneladas, respectivamente. Em julho de 2020, 1.000.863 de toneladas dos granéis foram descarregadas.

“Pelos portos de Paranaguá e Antonina entram cerca de 31% de tudo o que o Brasil importa de fertilizantes. Além de sermos os principais importadores dos produtos, também somos referência em eficiência na descarga desses granéis”, afirma Teixeira.

OPERADORES – Dos 24 berços disponíveis nos portos paranaenses, em pelo menos sete são descarregados adubos: três no cais comercial do Porto de Paranaguá (208, 209 e 211); dois berços em píer privado e dois berços no Porto de Antonina.

“Além dos três berços prioritários, no Porto de Paranaguá, os navios de fertilizantes podem operar em qualquer outro berço público, quando vago”, explica o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Pelos berços públicos do cais comercial de Paranaguá foram movimentadas 3.366.566 toneladas, no primeiro semestre do ano. No mesmo período, em 2020, foram 2.865.300 toneladas. Por esses berços, três empresas descarregam fertilizantes no porto paranaense (Harbor, Rocha e Fortesolo), além da TCP, que recebe o produto em contêineres.

Pelos berços do terminal portuário privado, localizado no Porto de Paranaguá, foram descarregadas 1.583.533 toneladas. O volume é 6% maior que as 1.493.090 toneladas registradas no mesmo período, em 2020.

Pelo terminal privado que opera no Porto de Antonina, TPPF, foram 247.428 toneladas de fertilizantes desembarcadas no primeiro semestre. Comparado às 171.579 toneladas registradas em 2020, o aumento foi de 44%.

Um pequeno volume de fertilizantes é importado na forma líquida. Este ano foram cerca de cinco mil toneladas.

SEGMENTO – O Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos) confirma o aumento significativo na importação dos produtos. “Os produtores agrícolas têm aproveitado a boa relação de troca – ou seja, gastos com fertilizantes x valor da produção – para se abastecerem para as próximas safras, do final deste ano e início de 2022”, explica o gerente-executivo Décio Luiz Gomes.

CURIOSIDADE – As principais origens dos fertilizantes que chegam pelos portos de Paranaguá e Antonina são Rússia (23%), China (21%), Canadá (8,4%), Bielorrússia (7%) e Catar (6,5%). Entre os fertilizantes que chegam pelos portos paranaenses estão, principalmente, cloreto de potássio (MOP), ureia, MAP (fosfato monoamônio); sulfato de amônio e complexos NPK.

Confira o histórico da movimentação de fertilizantes no período:

| ANO | MOVIMENTAÇÃO 1º SEMESTRE | ANO | MOVIMENTAÇÃO 1º SEMESTRE |
|------|--------------------------|------|--------------------------|
| 2008 | 3.903.684 | 2009 | 1.803.301 |
| 2010 | 3.096.510 | 2011 | 4.589.857 |
| 2012 | 3.804.250 | 2013 | 4.574.930 |
| 2014 | 4.627.941 | 2015 | 4.306.269 |
| 2016 | 4.055.874 | 2017 | 4.588.050 |
| 2018 | 4.485.991 | 2019 | 4.258.811 |
| 2020 | 4.529.969 | 2021 | 5.197.527 |

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 23/07/2021

PORTO DE SANTOS SERÁ O PRIMEIRO COM TECNOLOGIA 5G PLENA

Em reunião, ministros Fábio Faria e Tarcísio Freitas definem projeto piloto e ressaltaram importância da conectividade no fortalecimento do setor produtivo



O Complexo Portuário de Santos receberá projeto piloto para instalação e funcionamento do 5G standalone — também chamado de "5G puro". Os ministros Fábio Faria (Comunicações) e Tarcísio Freitas (Infraestrutura) debateram todos os arranjos necessários para levar a tecnologia ao Porto, inaugurando as iniciativas que visam à potencialização do setor. A reunião foi realizada nesta quarta-feira (21/7).



Considerado o maior complexo portuário da América Latina, Santos é responsável por aproximadamente 25% do comércio exterior brasileiro. "A tecnologia 5G ampliará a conectividade no setor portuário brasileiro. Com isso, iremos otimizar as operações, aumentar a produtividade e contribuir para o crescimento da economia do país", antecipou Faria. A data de instalação da antena de transmissão 5G no Complexo Portuário de Santos ainda não foi definida.

Além disso, os ministros também debateram os impactos positivos do leilão do 5G na logística de transporte. Um dos compromissos previstos no edital é a ampliação da cobertura de internet 4G para 48 mil quilômetros de rodovias federais.

Leilão 5G - O edital do 5G será votado no Tribunal de Contas da União no dia 18 de agosto. Com a definição da data, a expectativa do governo federal é realizar o leilão do 5G ainda este ano, beneficiando 27 capitais até julho de 2022.

Leia também:

Edital do 5G será analisado pelo TCU em agosto

<https://www.gov.br/mcom/pt-br/noticias/2021/julho/edital-do-5g-sera-analisado-pelo-tcu-em-agosto>

5G: presidente e ministros conhecem inovações tecnológicas no agro, indústria e em pesquisas

<https://www.gov.br/mcom/pt-br/noticias/2021/junho/presidente-e-ministros-participam-de-inauguracao-de-campus-conectado-com-5g>

Texto: Ascom/Ministério das Comunicações

Foto: Alberto Ruy/MInfra - Cléverson Oliveira/Ministério das Comunicações

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 23/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

RECRIAR O MINISTÉRIO DO TRABALHO PODERIA SER UMA BOA NOTÍCIA. ENTENDA POR QUE NÃO É

Por Paula Cristina - editora de Economia da DINHEIRO



Bolsonaro sobre Onyx: “Não há indicações políticas. Algumas poucas [indicações] que estão no meu governo, como o Onyx, são da minha cota pessoal” (Crédito: Agência Brasil)

Quando uma empresa passa por uma grande dificuldade, uma das primeiras estratégias é a criação de um comitê de crise. Depois disso precisa-se criar um departamento para se dedicar apenas a resolver este problema. Trazendo para a política nacional, a decisão do presidente Jair Bolsonaro em recriar o Ministério do Trabalho pode até parecer uma ação de enfrentamento do desemprego recorde que assola mais de 15 milhões de

brasileiros, mas passa longe disso. Na prática, a ação é uma estratégia para abrir espaço para aliados políticos do presidente transitarem na alta cúpula do governo, sem a necessidade de desmanchar antigos laços.

Para quem perdeu o noticiário, explico melhor. Na quarta-feira (21) o presidente Jair Bolsonaro afirmou em uma entrevista a Rádio Jovem Pan de Itapetinga que iria fazer uma pequena reforma ministerial, e que ela seria apresentada na próxima segunda-feira. Logo depois, ele confirmou a entrada de Ciro Nogueira, senador pelo Piauí e presidente do PP, no governo. O problema é que dois corpos não ocupam o mesmo espaço, e para alguém entrar, Bolsonaro teria que abrir mão ou de um ministro civil (e aliado político) como Onyx Lorenzoni ou militar como o general Luiz Eduardo Ramos. A solução foi simples: abrir uma nova vaga com a recriação do Ministério do Trabalho.

Com estes fatos políticos postos, vamos agora falar de economia. Na média dos últimos cinco anos até 2019 (data de extinção do Ministério do Trabalho) o Orçamento federal aplicado na pasta (corrigido pela inflação) foi de R\$ 19 bilhões ao ano. Em números de servidores vinculados à Pasta, a média no mesmo período foi de 10,12 mil pessoas atuando diretamente no Ministério (sem contar os cargos criados nas diretorias regionais, que são abertos pela necessidade de cada Estado). Em cifras, a recriação do Ministério será um grande peso para um governo que tem dificuldades claras de bancar o atual formato da máquina pública.

ESTÍMULO AO EMPREGO – Reginaldo Sanchez Martins, que foi secretário de desenvolvimento de emprego e renda do Ministério do Trabalho entre 2011 e 2013, afirma que os recursos repassados na recriação do ministério não seria um problema, se sua abertura significasse um plano de benefício para o cidadão e se revertesse em mais renda (e mais arrecadação). “Seria a chance de recriar um Ministério e apresentar propostas eficientes de estímulo ao emprego”, disse. Na avaliação do especialista, que hoje atua como consultor em prefeituras na Grande São Paulo, o Ministro da Economia, Paulo Guedes, que até agora comandou as políticas de emprego, possui “pouca sensibilidade”, para desenvolver projetos de fomento de vagas. “Por isso o ministro da Fazenda não é o mesmo ministro do Trabalho. São pessoas que precisam ter características e habilidades distintas”, afirmou.

Até agora, os projetos de estímulo ao emprego apresentados pela equipe econômica foram um total fracasso. Houve tentativa de fazer o desempregado bancar a redução de salário de quem tinha

emprego durante a pandemia, uma carteira verde e amarela que não animou empresários e políticas de primeiro emprego requestradas. Essa era a hora de Bolsonaro fazer o que prometeu em campanha. Usar a recriação do Ministério do Trabalho para trazer uma pessoa que fosse uma referência na política de geração de emprego. Mas não foi assim que os fatos ocorreram. O escolhido foi Onyx Lorenzoni. Essa será a terceira vaga diferente de ministro (Casa Civil, Cidadania e, agora, Trabalho) que o deputado ocupará no governo Bolsonaro, onde ele consolida um total de 0 grandes contribuições para a nação.

Com tudo isso posto, o saldo final dessa semana do governo Bolsonaro foi a recriação de um ministério que pode custar R\$ 19 bilhões, a abertura de concursos públicos, o presidente do PP assumindo o mais alto escalão na Esplanada dos Ministérios e mais um general mantido no governo. Ah, Bolsonaro também arriscou fazer contas nesta semana. Na mesma entrevista em que citou a reforma ministerial, o presidente opinou sobre o PIB brasileiro. "Alguns projetam um crescimento de 5% positivo esse ano... Se 5% é positivo e o ano passado foi 4% negativo, crescemos 9%. É um milagre. É uma coisa inacreditável". Realmente, é INACREDITÁVEL.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/07/2021

IPCA-15 FICA EM 0,72 EM JULHO, ANTE 0,83% EM JUNHO, REVELA IBGE

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – 15 (IPCA-15) subiu 0,72% em julho, após ter avançado 0,83% em junho, informou nesta sexta-feira o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Foi a maior alta para meses de julho desde 2004, quando o IPCA-15 havia subido 0,93%.

O resultado ficou acima da mediana das estimativas do mercado financeiro, calculada em 0,65%, e dentro do intervalo de previsões dos analistas consultados pelo Projeções Broadcast, de 0,46% a 0,78%.

Com o resultado agora anunciado, o IPCA-15 acumulou um aumento de 4,88% no ano. A taxa em 12 meses ficou em 8,59%. As projeções iam de avanço de 8,31% a 8,65%, com mediana de 8,51%.

Principal vilã da inflação apontada pelo IPCA-15, a energia elétrica ficou 4,79% mais cara, informou o IBGE. Foi o item de maior impacto de alta no indicador de julho, contribuindo com 0,21 ponto percentual da alta de 0,72% no agregado. Com isso, o grupo Habitação avançou 2,14%, com impacto de 0,33 ponto no agregado, o maior entre os nove grupos de despesa.

A alta da conta de luz no IPCA-15 de julho já foi influenciada pelo reajuste da taxa adicional da bandeira vermelha. "A bandeira tarifária vermelha patamar 2 vigorou nos meses de junho e julho, mas, a partir de 1º de julho, houve reajuste de 52% no valor adicional dessa bandeira tarifária, que passou a cobrar R\$ 9,492 a cada 100 kWh consumidos. Antes, o acréscimo era de R\$ 6,243", diz nota agora divulgada pelo IBGE.

Além da cobrança adicional, a leitura de julho do IPCA-15 também captou reajustes tarifários de 11,38% em São Paulo, a partir de 4 de julho, e de 8,97% em Curitiba, a partir de 24 de junho.

Os preços dos itens da moradia ficaram pressionados para além da conta de luz. Os preços do gás de botijão (3,89%) e do gás encanado (2,79%) também subiram. Segundo o IBGE, no gás encanado, a alta foi puxada pelo reajuste de 9,63% no segmento residencial em São Paulo, a partir de 31 de maio.

A tarifa de água e esgoto subiu 0,21% no IPCA-15 de julho, por conta dos reajustes de 6,90% em Porto Alegre, vigente desde 1º de julho, e de 5,78% em Curitiba, ocorrido em 17 de maio.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/07/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

BAIXA HISTÓRICA NO RIO PARANÁ OBRIGA ARGENTINA A REDUZIR 25% DAS CARGAS AGRÍCOLAS EM NAVIOS, DIZ CÂMARA

Por Reuters



Atualmente os navios estão carregando cerca de 25% menos do que normalmente carregam (Imagem: REUTERS/Agustin Marcarian)

Navios graneleiros que partem do polo agroportuário argentino de Rosário estão tendo que deixar os terminais com 25% de carga a menos que o normal, devido a baixa histórica do rio Paraná, que não se espera que melhore nos próximos meses, afirmou nesta sexta-feira a Câmara de Portos Privados e Comerciais (CAPyM).

O Paraná é a hidrovia por onde saem para o mundo 80% das exportações de grãos e produtos da indústria agrícola da Argentina, um importante fornecedor de alimentos mundial.

Entretanto, devido à prolongada escassez de água na bacia do Paraná, no sul do Brasil, o rio atualmente se encontra em seu menor nível dos últimos 77 anos.

“Atualmente os navios estão carregando cerca de 25% menos do que normalmente carregam, quando o rio está em níveis normais”, disse à Reuters Guillermo Wade, gerente do CAPyM.

“Se a situação não melhorar, e não há nada que sugira que melhore, estaremos perdendo 40% do que os navios costumam transportar quando os níveis da água está normal”, acrescentou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 23/07/2021

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA UCRÂNIA EM 2021/22 TÊM ALTA DE 49% ATÉ O MOMENTO

Por Reuters

As exportações de grãos da Ucrânia saltaram para 1,66 milhão de toneladas na temporada 2021/22 (julho-junho), alta de 49% em relação a igual período do ano anterior, mostraram dados do Ministério da Agricultura do país nesta sexta-feira.

O volume inclui 399 mil toneladas de trigo, 426 mil toneladas de cevada e 824 mil toneladas de milho, de acordo com os dados.

A Ucrânia espera produzir cerca de 76 milhões de toneladas de grãos em 2021, ante 65 milhões de toneladas em 2020.

O governo já afirmou que as exportações de grãos podem avançar para 56 milhões de toneladas, incluindo 20,7 milhões de toneladas de trigo, 30,7 milhões de toneladas de milho e 4,1 milhões de toneladas de cevada.

Em 2020/21, os embarques totalizaram 44,6 milhões de toneladas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 23/07/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

G20 QUER SOLUÇÕES BASEADAS NA NATUREZA PARA TRANSIÇÃO ECOLÓGICA

Por Nayara Machado - 22 de julho de 2021 - Em Diálogos da Transição

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

O uso de soluções baseadas na natureza está entre as principais estratégias elencadas pelo G20 para lidar com a perda de biodiversidade e adaptação às mudanças climáticas, ao mesmo tempo em que garante sustentabilidade econômica para a transição ecológica.

Ministros de Meio Ambiente e Energia das 20 maiores economias globais estão reunidos em Nápoles, na Itália, para discutir como colocar a transição no centro da agenda política.

No encontro desta quinta (22), o G20 aprovou a criação de um workshop sobre Soluções Baseadas na Natureza (NBS) e Abordagens Baseadas em Ecossistemas (EBAs).

O objetivo é “sensibilizar para o potencial das duas abordagens para as questões do clima, da natureza e da degradação do solo e investigar potenciais benefícios”, diz a síntese do comunicado conjunto do G20 sobre Meio Ambiente divulgada pelo ministro italiano da Transição Ecológica, Roberto Cingolani.

“O papel das NBS ou EBAs é cada vez mais reconhecido, nos setores econômicos e em todos os ecossistemas, incluindo áreas urbanas, para um horizonte de desenvolvimento sustentável e amigo do ambiente capaz de garantir ao mesmo tempo a inclusão social e a proteção do meio ambiente”, justifica o documento.

O resumo cobre ainda diversos assuntos, como segurança alimentar, uso sustentável da água, lixo marinho, finanças sustentáveis e como educar melhor os jovens sobre questões climáticas.

Embora o documento não traga compromissos políticos concretos, Cingolani chamou o resultado de “particularmente ambicioso” durante coletiva de imprensa nesta tarde.

“Esta é a primeira vez que essas coisas são claramente escritas e vinculadas para todos os países que produzem 80% do produto interno bruto mundial e 85% de suas emissões de carbono”, disse.

Há ainda uma expectativa sobre o comunicado que será divulgado amanhã, após a reunião que vai tratar de energia e mudanças climáticas.

O comunicado desta quinta se divide em três grandes áreas, subdivididas em temas menores:

- Biodiversidade, proteção do capital natural e restauração do ecossistema: soluções baseadas na natureza, defesa e restauração do solo, proteção dos recursos hídricos, oceanos e mares, com atenção ao lixo plástico marinho;
- Uso eficiente de recursos e economia circular: têxteis e moda sustentável; cidades circulares; educação e treinamento;

- Finanças sustentáveis: “foco nas necessidades de financiamento específicas para a proteção e restauração de ecossistemas como uma contribuição para o trabalho do G20 sobre a configuração futura do sistema financeiro global”.

Financiamento para emergentes

Resolver a questão do financiamento é crucial para viabilizar a transição, especialmente em economias emergentes.

Em 2009, países desenvolvidos concordaram em contribuir com US \$ 100 bilhões a cada ano até 2020 em financiamento climático para os países mais pobres — muitos dos quais já estão sofrendo com as consequências climáticas com elevação do mar, tempestades e secas.

No entanto, essa meta ainda não foi atingida e o documento não traz novidades neste sentido.

Apenas fala em fortalecer “os investimentos em ativos de capital natural”, “promover sinergias entre os fluxos financeiros destinados ao clima”, e alinhar os investimentos para o desenvolvimento sustentável.

E indica um roteiro plurianual sobre finanças sustentáveis realizado pelo Grupo de Trabalho de Finanças Sustentáveis do G20.

Segundo a Reuters, em seu discurso ao G20, o ministro do Meio Ambiente da Argentina, Juan Cabandie, pediu uma “troca da dívida” pela qual uma parte da dívida dos países em desenvolvimento seja perdoada para que possam financiar sua transição ecológica.

Durante a coletiva desta tarde, entretanto, o ministro italiano que presidiu o encontro disse desconhecer a reivindicação.

O que esperar da declaração conjunta sobre energia e mudanças climáticas

Em novembro do ano passado, o G20 divulgou uma declaração conjunta classificada como “decepcionante” pelo secretário-geral das Nações Unidas, Antonio Guterres.

Focado na saída da crise sanitária e econômica gerada pela pandemia de coronavírus, o documento trouxe poucas ambições em termos de soluções para a questão climática.

Manteve a aposta, por exemplo, no uso de tecnologias de captura, armazenamento e reutilização de carbono (CSS), como solução intermediária para reduzir a pegada da produção de óleo.

A solução é motivo de disputa nas discussões de política climática e refletiu no G20: entrou na declaração com apoio dos sauditas e sob críticas de países europeus.

Na época, a declaração também foi pouco incisiva na promoção de fontes renováveis, mas trouxe um indicativo para “eliminação gradual dos subsídios aos combustíveis fósseis ineficientes”.

Brasil, Arábia Saudita e Indonésia estão entre os países mais resistentes às tentativas da presidência italiana de reforçar ambições nas declarações do G20, disseram autoridades à Reuters.

Mais: Organizações colocam pressão sobre planos net-zero, com estudo que aponta falha em estratégias de descarbonização

<https://epbr.com.br/organizacoes-colocam-pressao-sobre-planos-net-zero-com-estudo-que-aponta-falha-em-estrategias-de-descarbonizacao/>

Curtas

Térmicas já geram um terço da energia no Brasil. A necessidade de reter água nos reservatórios das hidrelétricas aumentou o consumo diário de energia gerada de fontes térmicas a um volume recorde...

...Na segunda-feira, de cada 100 lâmpadas acesas no país, 32 se alimentam da queima de gás, óleo diesel, biomassa e carvão, ou fonte nuclear. Broadcast

O Ministério de Minas e Energia (MME) definiu 88 projetos de energia elétrica prioritários para emissão de debêntures incentivadas. Deste total, 59 projetos são de geração, 08, de transmissão, e 21, de distribuição de energia elétrica. MME

O Departamento de Energia dos EUA (DOE) anunciou hoje (22) US\$ 11 milhões em financiamento para estudar como ecossistemas críticos, como florestas, terras áridas e ambientes costeiros, são impactados por eventos climáticos extremos. DOE

Enchentes atingem o centro da China e submergem áreas de um importante centro econômico e de transporte. Situação já ameaça cadeias de abastecimento de produtos que vão de carros e eletrônicos a porcos, amendoim e carvão. Reuters

A Daimler planeja investir mais de 40 bilhões de euros até 2030 para enfrentar a Tesla. A fabricante da Mercedes-Benz pretende lançar um carro totalmente elétrico no mercado e a partir de 2025, todas as novas plataformas de veículos farão apenas EVs. Reuters

Com 475 GW de energia eólica offshore, o Vietnã deve ser o líder eólico offshore do Sudeste Asiático na próxima década, mas estruturas regulatórias e esquemas de suporte claros devem estar disponíveis para capturar esse potencial, conclui relatório do Global Wind Energy Council.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/07/2021

BRASIL PODE PRECISAR DE 2 GW ADICIONAIS EM NOVEMBRO PARA SUPRIR POTÊNCIA, APONTA O ONS

Por epbr 23 de julho de 2021 Em Comece seu Dia, Newsletter, Setor elétrico

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

O aumento da demanda por energia elétrica, puxado principalmente pela atividade econômica voltada para exportação, eleva a necessidade de contratação emergencial de energia, importação e flexibilização da operação de hidrelétricas no segundo semestre, aponta o Operador Nacional do Sistema (ONS).

— Revisão do cenário publicada ontem (22/7) mantém, tanto em um cenário conservador como de maior consumo de energia, o risco de déficit de potência entre outubro e novembro, fim do período do seco.

— No pior caso, a necessidade de importação de energia para suprir a potência chega a 2 GW em novembro.

— A nota técnica do ONS alerta que, mesmo no cenário em que há sobra, a situação “não [é] muito confortável em função das diversas incertezas existentes, tais como nível de indisponibilidade térmica e limites de transmissão mais restritivos”.

— A projeção é que diversas hidrelétricas cheguem em novembro com reservatórios abaixo das mínimas históricas. No subsistema Sudeste/Centro-Oeste, o nível varia de 10% a 12,6% em novembro.

— No mesmo período, a soma de importação e geração térmica pode saltar de 15 GW médios em julho para 21 GW médios no pior cenário ou 16 GW médios, no melhor.

— Além do aumento da flexibilização do nível dos reservatórios, já em curso, o ONS vai indicar ao gabinete da crise energética a necessidade de antecipação de entrada em operação de usinas térmicas.

— Inclui a redução das cotas mínimas de operação da hidrelétrica de Ilha Solteira, com impacto na usina de Três Irmãos; e avaliação conjunta com a Agência Nacional de Águas (ANA) para utilização dos reservatórios das bacias do Rio Grande e do São Francisco.

— Também recomenda a postergação de manutenções programadas originalmente para 2021 e a conclusão dos estudos para contratação adicional de energia.

— “Neste estudo prospectivo foi considerada uma disponibilidade termelétrica reduzida em comparação àquela considerada nos estudos anteriores, porém mais realista caso as ações no sentido de aumento da disponibilidade energética não alcancem o resultado esperado”, destaca o relatório. Veja o documento na íntegra (.pdf) e a nota do ONS.

Semana perto do fim, com preços do petróleo negociados perto dos US\$ 74 por barril, revertendo por completo as perdas de segunda (19/7), quando a cotação do Brent no mercado futuro despencou 7%.

— Ontem, o Brent fechou a US\$ 73,79, valorização de 2,2%, enquanto o WTI dos EUA encerrou o dia cotado a US\$ 71,91, alta de 2,3%. O dólar também subiu, acompanhando o mercado externo, e encerrou o dia a R\$ 5,213 (+0,41%).

A crise energética refletiu positivamente no resultado operacional da Petrobras. A venda de óleo combustível subiu 52,8% no segundo trimestre; e a comercialização de energia saltou 82,6%.

— O valor do MWh faturado pela companhia quase triplicou, saindo de R\$ 75 para R\$ 229. Todas as variações são em base anual, comparando a demanda deste ano com a de 2020, distorcida pela covid-19.

— A produção de óleo da companhia permaneceu estável em relação a igual período do ano anterior, ficando em 2,75 milhões de barris de óleo equivalente por dia. Em 2020, a Petrobras postergou a manutenção de plataformas, por questões sanitárias, e no segundo trimestre nove unidades pararam, sendo duas na Bacia de Santos e sete em Campos.

— Com o crescimento da produção do pré-sal, o impacto na produção foi mitigado. A Petrobras avança no desenvolvimento de Búzios, em Santos, ativo que bate recordes de produção por poço, o que acelera o ramp-up das unidades – período necessário entre a instalação e a plataforma atingir a produção máxima.

— O consumo interno de derivados se recuperou, como vinham mostrando outros indicadores da ANP e da EPE. A Petrobras recorreu a mais importação de gasolina e, especialmente, de diesel, para suprir o mercado, e o fator de utilização das refinarias caiu de 85% para 72%. (Estadão, Valor).

Greve dos caminhoneiros. A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL) passou a apoiar a paralisação marcada para começar neste domingo (25/7). O movimento é organizado pelo Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC).

— A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) não decidiu. “Até o presente momento não temos conhecimento de tal iniciativa por parte de sindicatos ligados ao sistema da nossa Confederação”, disse a CNTA ao Broadcast.

— Esse racha entre as diversas associações que representam a categoria têm servido ao governo federal, que conseguiu enfraquecer todas as iniciativas grevistas até o momento. O ministro da

Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, cuida dessa articulação, mas a insatisfação dos caminhoneiros é com o preço do diesel. (Folha).

BNDES publica relatório em defesa do gás natural como combustível de transição energética, com destaque para o setor de transporte (substituição de diesel) e a oferta combinada com biometano nas cidades brasileiras.

— E cita o papel que a expansão da malha de gasodutos de transporte pode ter nesta estratégia.

— “Por que não começar a desenvolver a malha de gasodutos da costa em direção ao interior de forma a viabilizar não só a produção do biogás no meio rural, mas também sua distribuição em pequenas e médias cidades, ainda que seja necessário contar com gasodutos virtuais para fazer a ponte entre o mercado consumidor e a produção pulverizada de biogás?”, propõe o texto. **Veja na íntegra (.pdf)**

https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2021/07/CTA-ONS-DGL-1496-2021-Avaliacao-das-Condicoes-de-Atendimento-Eletoenergetico-do-Sistema-Interligado-Nacional-SIN.pdf?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=84ab84c48b-epbr-comece-seu-dia_20210723&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-84ab84c48b-183400681

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/07/2021

ZPES MAIS FLEXÍVEIS FAVORECEM HUB DE HIDROGÊNIO NO CEARÁ

Apesar de ZPEs terem sido criadas há quase quatro décadas, a ZPE do Pecém é a única em operação no Brasil

Por Gabriel Chiappini - 23 de julho de 2021 - Em Transição energética

A flexibilização trazida pelo novo marco legal de Zona de Processamento de Exportação (ZPEs), sancionada este mês, favorece a industrialização nos portos brasileiros e, indiretamente, os planos de Pecém, para se tornar a base do hub de hidrogênio no Ceará.

Apesar das ZPEs terem sido criadas há quase quatro décadas, ainda no governo José Sarney, a ZPE do Pecém é a única em operação no Brasil.

“O hidrogênio verde é uma realidade e a ZPE, um diferencial por conta da isenção tributária. O novo marco regulatório traz maior flexibilidade, se tornando mais um grande instrumento de atração de investimento”, disse à epbr o presidente da ZPE Ceará, Eduardo Neves.

Todos os projetos anunciados de hidrogênio verde (H2V) no Ceará, com expectativa de investimento até o momento de US\$ 14 bilhões, têm foco na exportação, para abastecer o mercado europeu.

O novo marco, por sua vez, autoriza as indústrias a comercializem toda sua produção para o mercado doméstico – antes elas eram obrigadas a exportar no mínimo 80% do que produziam.

A medida aprovada alterou diversos aspectos da antiga lei (11.508/2007), pensando originalmente na White Martins, instalada na ZPE de Pecém, para garantir o abastecimento nacional de oxigênio medicinal necessário no enfrentamento da covid-19.

O projeto aprovado no Congresso Nacional passou a flexibilizar as regras para os projetos industriais.

As ZPE são áreas de livre comércio com o exterior. As empresas instaladas nas ZPEs ficam isentas de impostos na aquisição de bens e serviços no mercado interno e de taxações sobre aquilo que exportam.

Contudo, tudo o que é vendido ao mercado interno está sujeito à tributação, o que caracteriza igualdade de tratamento com a produção nacional.

Industrialização de commodities para exportação

Outras 13 ZPEs ainda estão em fase de implementação, sendo uma das mais avançadas a do Porto do Açu, no Rio de Janeiro — que também possui um projeto de H2V.

Além do hidrogênio verde, Neves acredita que a implementação dessas zonas sob o novo regime irá estimular a industrialização do país, desde grãos, passando por minério de ferro, até a fabricação de eletroeletrônicos.

Ao lado da White Martins, estão presentes na ZPE do Pecém a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) e a americana Phoenix, de serviços siderúrgicos.

“Por conta da flexibilização, há outras indústrias que podem se interessar pelas ZPEs. É uma ferramenta de transformação, permitindo a industrialização das commodities para exportação, agregando valor à matéria-prima e gerando riqueza para o país”, afirma o executivo.

Outras ZPEs autorizadas: Acre (AC) Bataguassú (MS); Boa Vista (RR); Cáceres (MT); Ilhéus (BA); Imituba (SC); Macaíba (RN); Parnaíba (PI); Suape (PE); Teófilo Otoni (MG); e Uberaba (MG).

Neves defende que o Brasil deve estar preparado para o boom da recuperação econômica mundial e o crescimento de ZPEs no país será parte importante nesse processo.

“Como já temos know-how, podemos colaborar com a implementação do sistema de ZPEs no resto do país, compartilhando nossa experiência de monitoramento, para construção de políticas públicas, por exemplo. (...) Cada estado tem uma vocação econômica. Só nos fortaleceremos”.

O executivo também espera inaugurar até o final do semestre a expansão da ZPE Ceará, chamada de Setor 2. Com 137 hectares distribuídos em quatro módulos, a nova área espera alocar empreendimentos de pequeno e médio porte.

Principais novidades do novo marco:

- Não haverá restrição quanto ao volume de vendas para o mercado interno, desde que recolhidos os tributos suspensos na aquisição dos insumos, com acréscimos de juros e multa de mora, possibilitando a opção pelo pagamento no momento do fato gerador, o que não implica a renúncia ao regime;
- Área de ZPE poderá ser descontínua;
- Permissão para que empresas instaladas em ZPE constituam filiais fora dela quando se tratar de unidade auxiliar dedicada a funções gerenciais ou de apoio administrativo ou técnico;
- Vigência do regime poderá ser prorrogada por períodos adicionais de até 20 anos;
- Autorização para a intermediação de empresas comerciais exportadoras nas exportações de produtos fabricados nas ZPEs.

Com informações do Governo do Ceará

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/07/2021

PRODUTORES PEDEM CONSULTA PÚBLICA PARA REVER ESPECIFICAÇÕES DE BIODIESEL E DIESEL

Objetivo é dar transparência e preparar o setor para o início do Proconve P8 em janeiro de 2022

Por Nayara Machado - 23 de julho de 2021 - Em Biocombustíveis

Associações do setor de biodiesel (Abiove, Aprobio e Ubrabio) solicitaram à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a abertura de uma consulta pública para revisão das especificações técnicas do biocombustível.



O objetivo é adequar a especificação do biodiesel puro e em misturas com o diesel às novas regulamentações, entre elas a fase P8 do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve).

Previsto para iniciar em 1º de janeiro de 2022, o Proconve P8 traz metas mais restritivas para a emissão de poluentes vindos da combustão do diesel, com exigência da adoção de tecnologias e motores menos poluentes.

É equivalente às normas já adotadas nos Estados Unidos e na Europa com o Euro 6.

Segundo Donizete Tokarski, diretor superintendente da Ubrabio, a iniciativa do setor busca dar mais transparência à sociedade.

“Apesar de a especificação brasileira do biodiesel ser superior a de outros países como EUA e comunidade europeia, com os mesmos fabricantes de veículos que temos aqui, ainda temos no mercado agentes tentando imputar problemas ao biodiesel com informações subjetivas ou sem qualquer comprovação técnica”, explica.

“O setor busca dar mais transparência à sociedade e, se necessário, tornar a especificação ainda mais rigorosa tanto para o biodiesel quanto ao diesel, proporcionando mais eficiência e redução de emissões”, completa.

Posição reforçada também pela Aprobio, que maio do ano passado enviou um pedido para a agência reguladora para aumentar o rigor das especificações do biodiesel no Brasil, “reforçando a segurança e tranquilidade para todos os segmentos envolvidos”, conta Julio Minelli, diretor superintendente da associação.

Recentemente, a Aprobio lançou um selo de qualidade Biodiesel Super A.

“Nosso objetivo [com o selo] é ampliar a transparência ao mercado com auditoria de produto realizada por empresa certificadora independente, com reconhecimento internacional e, assim, confirmar a adoção, pelas usinas associadas, das especificações mais rígidas”, explica Minelli.

Em nota, a Abiove disse que o setor quer contribuir estabelecendo pontos importantes sobre a qualidade do biodiesel e ter a oportunidade de discutir essas mesmas condições para o diesel B (diesel + biodiesel).

“A Abiove defende o aprimoramento contínuo das especificações do biodiesel e do diesel B, enfatizando a importância da aplicação de boas práticas no armazenamento e transporte destes combustíveis em todas as etapas da cadeia de comercialização, para que assim seja garantida a qualidade do produto até o consumidor final”.

A carta assinada pelas três associações pedindo a consulta pública foi encaminhada à diretora da ANP Symone Araújo, e aos superintendentes Carlos Orlando da Silva e Danielle Conde.

O documento também foi enviado ao secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, José Mauro, e ao diretor do Departamento de Biocombustíveis do MME, Pietro Mendes.

Início do Proconve P8 pode gerar R\$ 68 bi em produtividade

Até 2023, a frota de veículos pesados do Brasil deve adotar novas regras do Proconve, passando para a fase P8, o que pode gerar um saldo positivo de R\$ 68 bilhões em produtividade nos próximos 30 anos — contados a partir de 2023 — e evitar cerca de 148 mil mortes.

A conclusão faz parte de um estudo do Instituto Saúde e Sustentabilidade (**.pdf**) que calcula o impacto dessa mudança tecnológica na saúde e na economia.

https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2019/06/PROCONVE_ISS_IC_S_2019.pdf

Segundo os pesquisadores, a substituição gradual da frota também resultaria em uma economia aproximada de R\$ 575 milhões, fruto da não internação hospitalar de 155 mil pessoas. Isso considerando apenas seis regiões metropolitanas brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Vitória, Curitiba e Porto Alegre.

Em entrevista à epbr em março, a médica Evangelina Vormittag, uma das principais especialistas em gestão de sustentabilidade do Brasil, explicou que o principal desafio para resolver o problema da poluição nas cidades é fazer as políticas públicas funcionarem.

“A gente até tem políticas e leis, mas elas não são cumpridas, ou são desatualizadas, não têm penalidade, ou pior, não tem fiscalização”, pontua Evangelina, que também é uma das autoras do estudo do Instituto.

Apesar desses benefícios, o início do P8 em 2023 corre o risco de ser postergado a pedido das montadoras.

No final do ano passado, a Anfavea (associação que representa fabricantes de veículos) passou a defender a postergação da mudança de fase do Proconve, alegando “falta de tempo hábil” por conta da pandemia. Veja release divulgado em dezembro (.pdf).

O que muda com a nova fase do Proconve

Regulamentação:

P7: Resolução Conama n.º 403, de 2008

P8: Resolução Conama n.º 490, de 2018

Data de implementação:

- P7: Desde 1º de janeiro de 2012
- P8: A partir de 1º de janeiro de 2022, para as homologações de novos modelos de veículos; e a partir de 1º de janeiro de 2023, para os demais veículos novos

Escopo de veículos:

- P7: Veículos automotores pesados novos rodoviários do ciclo Diesel, nacionais e importados
- P8: Veículos automotores pesados novos rodoviários, nacionais e importados

Melhoria da qualidade do ar e limites de emissão:

- P7: NOx, HC, CO, CH4, MP, NMHC, opacidade e NH3
- P8: NOx, HC, CO, CH4, MP, NMHC, opacidade, NH3 e número de partículas (NP); além de ruído

A fase P8 prevê ainda a aplicação de fatores multiplicativos de deterioração da emissão e exigência da medição da emissão de poluentes, em tráfego real, no ato da homologação.

Fonte: CNT

Setor de biodiesel sob pressão

A mistura obrigatória de biodiesel no diesel A — combustível mais usado no Brasil — vai continuar reduzida nos próximos meses.

No início de julho, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) fixou em 12% o percentual do biocombustível comercializado no 81º leilão (L81) para abastecer o mercado em setembro e outubro.

De acordo com uma resolução de 2018 do CNPE, a mistura obrigatória de biodiesel prevista para 2021 era de 13%. O cronograma também define o aumento de um ponto percentual na mistura até alcançar 15% em 2023.

É a terceira vez que o governo reduz o percentual do combustível renovável este ano. Em abril, durante o leilão 79, a mistura recuou para 10% (B10).

A preocupação era o impacto do preço do biocombustível no diesel B (diesel fóssil + biodiesel) vendido nos postos, já que, no início do L79, o produto de origem renovável chegou a ser comercializado por valores acima de R\$ 7.

No bimestre seguinte, o governo também anunciou o a mistura continuaria em B10 no 80º leilão.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/07/2021

DILEMAS DO SETOR DE ENERGIA NO BRASIL

Por epbr - 23 de julho de 2021 - Em Política energética, Vídeos

No próximo dia 3 de agosto, a agência epbr transmite um debate ao vivo sobre as principais questões do setor energético atual: o gás natural é o combustível da transição energética no Brasil? E que transição é essa?

Como descarbonizar e vender refinarias ao mesmo tempo?

E como compor o preço dos combustíveis no Brasil de forma a proteger o consumidor final?

E o papel do Estado? E da ANP?

Vamos tratar de oferta, demanda, preços, regulação, negócios e perspectivas

Para abordar questão prementes e relevantes a epbr convidou os nomes de maior destaque da academia nacional: Fernanda Delgado, professora e pesquisadora da FGV Energia, Helder Queiroz, professor do Instituto de Economia da Energia da UFRJ e Edmar Almeida, pesquisador do Instituto de Energia PUC-Rio.

O debate será moderado pela Diretora de Petróleo, Gás e biocombustíveis da EPE, Heloisa Borges.

Assista o vídeo:

<https://youtu.be/MsJTlkXp9T0>

Assine a newsletter Diálogos da Transição, e fique por dentro da nossa cobertura dos mercados de gás natural, energias renováveis e biocombustíveis.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

SECRETÁRIO DO TESOUREIRO DIZ QUE É POSSÍVEL COMEÇAR A PAGAR NOVO VALOR DO BOLSA FAMÍLIA NO FINAL DESTES ANO

O secretário Jeferson Bittencourt ressaltou que há espaço no Orçamento neste ano para o programa social

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O secretário do Tesouro Nacional, Jeferson Bittencourt, afirmou nesta sexta-feira que será possível começar a pagar o novo Bolsa Família quando acabarem as parcelas do auxílio emergencial, no final deste ano.

— Se nós conseguirmos alocar despesas do Orçamento deste ano de modo a abrir espaço para pagar os primeiros benefícios em novembro e dezembro, seria possível criar o programa a partir de dezembro e usar compensações de outras naturezas a partir de janeiro de 2022 — disse o secretário em transmissão ao vivo do site Jota.

Bittencourt explicou que o Orçamento deste ano terá um espaço maior dentro do teto de gastos que poderia viabilizar a renovação do programa. O presidente Jair Bolsonaro já disse que o aumento das parcelas para R\$ 300 está “praticamente acertado”.

Esse espaço é devido ao pagamento do auxílio emergencial, que está fora do teto de gastos, para beneficiários do Bolsa Família. Com isso, as despesas previstas para o Bolsa Família não serão feitas, o que acabou abrindo uma folga de R\$ 9,5 bilhões nos gastos com assistência social, como consta no relatório de avaliação de receitas e despesas divulgado na quinta-feira pelo Ministério da Economia.

— É possível porque nós temos espaço de despesa. O nosso nível de despesas abaixo do teto dos gastos é maior do que os R\$ 4,5 bilhões de desbloqueio que apresentamos, é na casa de R\$ 12 bilhões. Por que o desbloqueio foi menor? Porque temos R\$ 9,5 bilhões que decorrem da economia do Bolsa Família ao longo de 2021 que é decorrente do fato que muitos beneficiários do Bolsa Família não estarem recebendo o Bolsa Família e sim auxílio emergencial — explicou o secretário.

Sobre 2022, o secretário ressaltou que o Orçamento do próximo terá um espaço dentro do teto entre R\$ 25 bilhões e R\$ 30 bilhões que poderiam ser utilizados para o novo programa. Bittencourt também lembrou da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que determinou o pagamento de uma espécie de renda básica.

De acordo com Bittencourt, o uso desse espaço por um programa social é uma ótima opção.

— As pessoas mais pobres são efetivamente mais vulneráveis aos efeitos da pandemia tanto do ponto de vista do emprego, quanto da saúde, sob vários aspectos. No âmbito de priorização das possíveis despesas do ponto de vista social e econômico, um fortalecimento do programa social é meritório — disse Bittencourt.

Reforma tributária

O secretário também afirmou que o crescimento das receitas não dá total liberdade para discutir a reforma tributária com perdas de arrecadação. Bittencourt destaca que é sempre necessário ter um olho para a consolidação fiscal.

— Se a gente tá podendo fazer essa discussão agora é porque a despesa está controlada. Isso nos dá total liberdade para discutir essa reforma com perdas de arrecadação? Jamais. A gente tem que ter o tempo todo um olhar para a consolidação fiscal.

E lembrou:

— Esse processo é um processo longo, o Brasil sempre teve uma dívida alta e a dívida saltou para patamares ainda mais expressivos com a pandemia. Isso faz com que a gente tenha que ter uma preocupação com a consolidação fiscal.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, já disse e repetiu que prefere errar a dose da reforma para o lado da redução da carga. Na semana passada, afirmou que uma redução de R\$ 30 bilhões com a reforma tributária não teria problema.

Bittencourt ressaltou que as discussões sobre a reforma ainda estão acontecendo.

— A reforma do Imposto de Renda ainda está em aberto, há muita coisa para se discutir. Estamos entregando resultados fiscais muito importantes, ajudados pela receita, pelo compromisso com as regras físicas, mas isso não deve fazer a gente relaxar — disse.

E completou:

— Temos que ter sempre um olhar atento para o que movimento, tanto do lado da receita quanto da despesa pode gerar numa trajetória de mais médio e longo prazo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/07/2021

ONYX LORENZONI TERÁ FGTS, RELAÇÕES COM SINDICATOS, INSS E DATRAPREV

Ministro já prepara medidas para regulamentar home office, entre outras ações

Por Geralda Doca



Os ministros Onyx Lorenzoni e Paulo Guedes Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro Onyx Lorenzoni deve herdar o Ministério do Emprego e Previdência, que será recriado, com todas as áreas que têm ligação com assunto previdenciário e trabalhista, como os fundos dos trabalhadores (FGTS e FAT), INSS e Dataprev. Após o anúncio da recriação do Ministério, as equipes de Onyx e do ministro Paulo Guedes, da Economia, já disputavam o FAT e o FGTS.

Enquanto não toma posse, ele já planeja políticas prioritárias para a sua pasta, como a regulamentação do home office.

Também ficarão subordinados ao ministro a secretaria de Fiscalização do Trabalho, o departamento de registros sindicais, de perícia médica, além de órgãos responsáveis pelas normas dos fundos de pensão.

Essas atribuições estão hoje sob o guarda-chuva do ministro da Economia, Paulo Guedes, que irá perder poder sobre áreas ligadas diretamente à economia do dia a dia e geração de emprego.

O atendimento do INSS, das agências do trabalhador e o processamento das aposentadorias fará o novo ministério ter o maior Orçamento da Esplanada.

Quem entra, quem sai

O ministério será criado como parte da solução para acomodar o presidente do PP, senador Ciro Nogueira (PI), na Casa Civil da Presidência da República.

O ministro Luiz Eduardo Ramos sairá da Casa Civil para a Secretaria-Geral da Presidência, até agora ocupada por Lorenzoni. Para não desalojar o aliado, o presidente Jair Bolsonaro decidiu recriar o Ministério do Trabalho — que mudará de nome.

Lorenzoni, por outro lado, deve ter uma passagem rápida pela pasta por causa dos planos de disputar as eleições em 2022. Segundo um interlocutor, ele deve deixar o comando do novo ministério em abril a fim de participar da corrida eleitoral para o governo do Rio Grande do Sul ou cargo de deputado federal.

Caso o plano se concretize, a pasta deverá ter um perfil técnico, com a promoção do secretário-executivo ao cargo de ministro. O atual secretário especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia, Bruno Bianco, é cotado para ser o braço direito de Onyx.

O nome de Bianco também é defendido por procuradores para assumir a Advocacia-Geral da União (AGU), na vaga de André Mendonça. Bianco é funcionário de carreira do órgão.

Lorenzoni se reuniu ontem com Bianco para entender a estrutura na nova pasta. Segundo relatos, o ministro prometeu manter toda a equipe técnica da Economia, o que amenizou o clima de tensão entre os funcionários.

A blindagem da área técnica não incluiria, porém, a Dataprev, que pode ter seu comando trocado, abrindo margem para indicações políticas nos órgãos. A tendência, por outro lado, é manter Leonardo Rolim no comando do INSS.

A equipe de Guedes tem planos de privatizar a Dataprev ou fundir com o Serpro.

O Ministério do Trabalho foi extinto pelo atual governo e as funções da pasta incorporadas ao Ministério da Economia, com Planejamento e Indústria e Comércio Exterior. O Ministério da Previdência já havia sido integrado à Fazenda na gestão do ex-presidente Michel Temer.

No comando da pasta do Emprego, Onyx terá entre as prioridades, segundo técnicos, acelerar projetos que tratam das novas formas de trabalho. Um exemplo disso é a prestação de serviços por meio de aplicativos e vinculados a plataformas digitais, como motoristas de aplicativos e entregadores.

Motoristas de aplicativo já podem se inscrever no regime dos Microempreendedores Individuais (MEI), que dá acesso aos benefícios previdenciários. O plano é ampliar a cobertura para outras modalidades existentes, sem vínculo formal.

Regulamentação do home office

Faz parte do rol de prioridades regulamentar o home office, regime de trabalho que ganhou força com a pandemia do novo coronavírus. A ideia é criar uma norma definitiva para o trabalho à distância, explicou uma fonte. A regulamentação sobre o assunto hoje está restrita ao período da pandemia de Covid-19.

Também caberá ao ministro destravar as negociações com o Sistema S para tirar do papel o Bônus de Inclusão Produtiva (BIP) e Bolsa de Incentivo à Qualificação (BIQ). Esses mecanismos foram incluídos no relatório da medida provisória (MP) que autoriza redução de salário e de jornada, como uma forma de estimular a geração de emprego entre jovens de até 29 anos.

A previsão é que o parecer seja votado em agosto. Mas há resistência por parte das empresas que compõem o Sistema S em reduzir suas receitas para ajudar a financiar o novo programa, conforme propõe o projeto, desenhado pela equipe de Bianco.

O texto prevê a qualificação de jovens, que receberão R\$ 550 mensais. O texto também resgata trechos do chamado Emprego Verde e Amarelo, que reduz direitos trabalhistas para fomentar o primeiro emprego de jovens e a empregabilidade de pessoas de mais de 55 anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/07/2021

GOVERNO AVALIA EXCLUIR INTEGRALMENTE SIMPLES E MEI DA TAXAÇÃO DE DIVIDENDOS

Novas mudanças no texto da reforma tributária buscam atender categorias como médicos e advogados

Por Geralda Doca e Fernanda Trisotto



O ministro da Economia, Paulo Guedes, que discute mudança na reforma tributária Foto: Edu Andrade / Ministério da Economia

Microempreendedores Individuais (MEI).

As novas alterações que estão sendo estudadas são resultados das pressões de categorias como médicos e advogados, que recebem seus vencimentos por meio de dividendos. Esses profissionais se articularam nas últimas semanas para não serem afetados pelas mudanças.

Na quinta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, sinalizou mudanças no texto para, segundo ele, “não mexer” com médico, advogado e dentista. Um grupo de trabalho coordenado pelo advogado tributarista Ricardo Lacaz deve apresentar ao ministro, nesta sexta ou sábado, propostas com alterações no texto do IR, sendo que o grande ajuste a ser feito é em relação aos dividendos.

Pelo parecer original do deputado, a faixa de isenção na taxa sobre dividendos está restrita ao valor de R\$ 20 mil por mês se o dinheiro vier de micro ou pequena empresa. Acima desse valor, se aplica a alíquota de 20%, mesmo que o sócio pertença a uma empresa do Simples.

A discussão nesse momento é para permitir que dividendos distribuídos por empresas do Simples não sejam taxados, independentemente do seu valor. Os dividendos distribuídos aos acionistas de empresa de qualquer porte são isentos no Brasil desde 1995.

Mesmo excluindo o Simples e o MEI da taxa, muitos escritórios de advocacia, consultórios médicos e escolas privadas não seriam beneficiados pela mudança. Muitos deles estão fora do Simples e enquadrados no regime de lucro presumido, com faturamento anual de até R\$ 78 milhões.

Alíquota progressiva

O pleito da categoria que está sendo estudado por técnicos da equipe econômica é criar uma alíquota progressiva na distribuição de dividendos entre 5% e 10%, a depender do dividendo distribuído.

Ricardo Lacaz afirmou ao GLOBO que a questão dos dividendos é o principal ponto de revisão da proposta. A sugestão que será apresentada visa um efeito de neutralidade, com a não-tributação ou aplicação de uma alíquota muito reduzida aos dividendos de microempresas, empresas de pequeno porte e que optam pelo regime de lucro presumido.

— Os pleitos do setor convergem para uma alíquota de 2,5%, transitória, chegando a 5% de alíquota máxima — explicou.

O período de transição ainda está sendo definido em conjunto com técnicos da Economia.

Lacaz coordenou um grupo que recebeu sugestões de diversos setores e grupos empresariais, e está trabalhando nessas propostas para apresentar alternativas ao governo que sejam condizentes com o discurso de redução da carga tributária. Esse grupo concorda com a mudança da tributação sobre produção, desonerando empresas, e a compensação na tributação de capital. A questão para qual pedem mais atenção é a maneira da implementação da mudança.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

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

Custo alto

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

Classificação

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

Burocracia sem fim

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

Efeito cascata

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

As declarações de Guedes sobre médicos, dentistas e advogados, segundo auxiliares do ministro, é uma resposta à carta da Associação Médica Brasileira (AMB) ao presidente Jair Bolsonaro e ao próprio Guedes.

No documento, a entidade que representa mais de 500 mil profissionais afirma que a proposta vai encarecer os serviços médicos em mais de 100%, além de se sentir traída por ter atuado na linha de frente ao combate à pandemia do novo coronavírus.

“Não admitimos desfeitas ou traições”, diz o texto, que acrescenta: “A reforma deve ser inteiramente revista quanto aos dividendos para as atividades médicas, sejam as que excedem 20mil/mês, sejam as do regime de lucro presumido”.

Segundo tributaristas que estão participando do movimento, o projeto resultará em aumento de carga para 97% das empresas. Esse conjunto responderia por apenas 15% das receitas federais.

Governadores e prefeitos também estão se articulando contra a reforma, alegando que as mudanças vão resultar em perdas para estados e municípios.

Diante da pressão, o relator admite criar um mecanismo de compensação. Ele deve se reunir com representantes dos governos regionais para detalhar a proposta.

O texto final será discutido na volta do recesso parlamentar, em agosto.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 23/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AMEAÇA DE PARALISAÇÃO DE CAMINHONEIROS NÃO PREOCUPA GOVERNO, QUE VÊ MOVIMENTO PONTUAL

Greve, que está programada para o domingo, é motivada pelo preço do óleo diesel; Infraestrutura diz que CNTRC, um dos organizadores, não é entidade de classe representativa para falar em nome do setor do transporte rodoviário de cargas autônomo

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A ameaça de uma nova paralisação de caminhoneiros, programada para ocorrer a partir da meia-noite de domingo, 25, não preocupa o governo federal. Mais uma vez, a avaliação é de que o movimento deve ser apenas pontual, sem que haja uma adesão da categoria, segundo apurou o Estadão/Broadcast. A mobilização é organizada por algumas entidades, com destaque para o Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC).

Em nota, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o CNTRC não é entidade de classe representativa para falar em nome do setor do transporte rodoviário de cargas autônomo. "O MInfra reforça a necessidade de entender o caráter difuso e fragmentado de representatividade do setor, seja regionalmente, seja pelo tipo de carga transportada, antes de divulgar qualquer informação referente à categoria", afirmou a pasta em nota.



Principal reivindicação dos caminhoneiros em 2018 era redução na tributação sobre o óleo diesel Foto: Douglas Magno/ AFP

Nesta sexta-feira, 23, a ideia da paralisação também ficou mais fragilizada após a Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava) informar que não vai participar do movimento. O presidente da associação, Wallace Landim, conhecido como Chorão, disse que existe um descontentamento grande do segmento, mas que "não há adesão de 100% da categoria neste momento".

A nova ameaça de greve vem após alguns representantes da classe tentarem organizar uma paralisação no início do ano, que acabou não tendo força. Uma das pautas principais, que se mantém nas mobilizações atuais, foi o preço considerado elevado do óleo diesel. Na ocasião, o diagnóstico do governo foi o mesmo, de que o movimento não teria adesão importante.

Nos bastidores, integrantes do governo avaliam que a greve de 2018, que causou grandes impactos na economia, só foi à frente pela mobilização das empresas de transporte. Sem essas companhias, caminhoneiros autônomos não teriam conseguido paralisar o País.

Na nota divulgada sobre o movimento deste domingo, o Ministério da Infraestrutura afirmou ser necessário entender o "caráter difuso e fragmentado de representatividade do setor". "Nenhuma

associação isolada pode reivindicar para si falar em nome do transportador rodoviário de cargas autônomo e incorrer neste tipo de conclusão compromete qualquer divulgação fidedigna dos fatos referentes à categoria”, disse o ministério.

O presidente da CNTRC, Plínio Dias, disse ao Estadão/Broadcast na última terça-feira, 20, que a mobilização começa no dia 25 e que a adesão pode crescer na segunda-feira e nos dias subsequentes.

A entidade afirma já ter apresentado 387 ofícios ao governo desde o começo do ano com as reivindicações dos caminhoneiros, como o fim da política de Preço de Paridade de Importação (PPI) da Petrobras para combustíveis, maior fiscalização nas estradas para cumprimento do piso mínimo de frete e a aposentadoria especial para os motoristas. Segundo o representante, a pauta é a mesma da paralisação do início de 2021. “Até o presente momento, o governo e as pastas cabíveis não chamaram para conversar”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/07/2021

SECRETÁRIO DO TESOUREO DIZ QUE ALTA DA ARRECADAÇÃO NÃO DÁ 'TOTAL LIBERDADE' PARA REDUZIR IMPOSTOS

Jeferson Bittencourt aponta que governo não tem condições de abrir mão de receitas de 'forma livre' na reforma tributária; ele também classificou o fortalecimento do Bolsa Família como 'meritório' *Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O secretário do Tesouro Nacional, Jeferson Bittencourt, afirmou nesta sexta-feira, 23, que, apesar da arrecadação estar em alta, o governo não tem condições de abrir mão de receitas de "forma livre" na reforma tributária. “As receitas devem continuar se recuperando, com crescimento da economia e mudanças de composição da arrecadação. As pessoas em casa passaram a comprar mais pela internet, que são bases mais fáceis de acompanhar para a tributação. E se podemos discutir a redução da carga tributária agora é porque a despesa está controlada”, afirmou, em videoconferência promovida pelo Jota.

O relator da reforma do Imposto de Renda na Câmara dos Deputados, Celso Sabino (PSDB-PA), já adiantou que seu texto deve trazer uma perda de R\$ 30 bilhões em arrecadação, já com o aval do ministro da Economia, Paulo Guedes.

Já Bittencourt considerou que a reforma do IR ainda está em aberto, com muito para se discutir. “Não temos jamais total liberdade para perder arrecadação. Temos que manter a preocupação com a consolidação fiscal. Estamos entregando melhores resultados fiscais, mas esses números não podem deixar a gente relaxar”, completou.



'A pandemia trouxe um desequilíbrio adicional na distribuição de renda', disse Jeferson Bittencourt sobre o Bolsa Família. Foto: Gabriela Biló/Estadão

Ontem, o governo anunciou que a perspectiva agora é que as contas públicas voltem para o azul entre 2023 e 2024 - antes, a previsão era 2025 e 2026. Para ele, a melhora nas projeções para a arrecadação em 2021 vem muito mais do crescimento do PIB do que da inflação. “Tivemos uma melhora na receita devido a essa composição de mais crescimento e um pouco mais de inflação, enquanto na despesa foi possível cortar alguns

gastos sujeitos ao teto (regra que impede que as despesas cresçam em ritmo superior à inflação) para abrir espaço”, afirmou.

Com uma nova revisão nos gastos para este ano, o Ministério da Economia confirmou ontem o desbloqueio de R\$ 4,5 bilhões no orçamento deste ano. Com mais folga em relação ao teto de gastos de 2021, a equipe econômica pretende ampliar os limites dos ministérios e órgãos em outros R\$ 2,8 bilhões.

Bolsa Família

O secretário do Tesouro avaliou ainda que o fortalecimento do Bolsa Família é meritório e eficaz para o uso do espaço adicional de R\$ 25 bilhões a R\$ 30 bilhões que o governo terá para despesas dentro do teto de gastos em 2022. "Para o Tesouro, o importante é cumprir o teto de gastos, seja qual for a destinação desse espaço adicional de gastos para 2022. E ao se discutir as prioridades para o uso desse espaço, me parece inequívoco que a questão da distribuição de renda é uma opção superior em vários aspectos. A pandemia trouxe um desequilíbrio adicional na distribuição de renda", afirmou.

Bittencourt lembrou que o próprio Supremo Tribunal Federal (STF) determinou que o governo reveja a abrangência e o valor dos benefícios pagos a população mais necessitada. "Havendo esse espaço, realmente é uma estratégia melhor dedicá-lo ao programa social", completou.

Questionado se haveria espaço fiscal para se chegar a um benefício médio de R\$ 300 já a partir de novembro, como deseja o presidente Jair Bolsonaro, Bittencourt respondeu que orçamento deste ano tem uma folga de R\$ 9,5 bilhões de economia com o pagamento de benefícios do Bolsa Família para os beneficiários que recebem o auxílio emergencial. Isso porque enquanto nos meses em que recebem o auxílio emergencial, o orçamento do Bolsa Família é "poupado", já que o pagamento é feito via crédito extraordinário.

O chefe do Tesouro ponderou que, se o governo conceder reajustes salariais amplos para o funcionalismo em 2022, como também deseja Bolsonaro, pode não haver espaço para a ampliação do Bolsa Família. Ele lembrou que a despesa de pessoal já terá um crescimento vegetativo de R\$ 8 bilhões no próximo ano, mesmo sem aumentos salariais.

"O governo passou três anos sem dar reajustes salariais para os servidores, evitando que contratássemos um aumento permanente de gastos enquanto se combatia a pandemia", disse. Nos cálculos dele, se for dado um aumento de 5% para todos os servidores, seriam gastos R\$ 15 bilhões extras, o seja, já consumiria metade ou mais da metade do espaço adicional de R\$ 25 bilhões a R\$ 30 bilhões do teto no ano que vem.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/07/2021

COLUNA DO BROADCAST - ENEVA BUSCA PARCEIROS PARA AMPLIAR A OFERTA DE GÁS NATURAL

Por Fernanda Nunes

Pioneira ao instalar térmicas próximas a seus campos de gás natural, no Maranhão, a Eneva quer, além de vender sua produção, comercializar o insumo de parceiros. Uma chamada pública está aberta para atrair fornecedores, que devem entregar o produto entre janeiro de 2022 e dezembro de 2024.

Na outra ponta, a Eneva busca consumidores. Indústrias e distribuidoras são potenciais clientes. A empresa está disposta, até mesmo, a investir infraestrutura para expandir a oferta de gás.

A companhia ainda não tem contratos fechados. Mas espera que empresas de pequeno e médio porte se interessem pela estrutura de distribuição, já que, até então, estavam condicionadas a vender o gás à Petrobrás. Agora, vão ter a opção de vender a outras companhias desse mercado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/07/2021

NA CONTRAMÃO DE RIVAIS, CAIXA ACELERA ABERTURA DE AGÊNCIAS FÍSICAS PELO PAÍS

Enquanto outros bancos fecham centenas de agências e focam em meios digitais, instituição vai abrir 268 unidades até o fim do ano; para especialistas, movimento evidencia uso político da estatal – hipótese que presidente da Caixa nega

Por Aline Bronzati, O Estado de S.Paulo

A Caixa Econômica Federal ampliou a sua meta de abertura de novas agências neste ano. Enquanto seus pares privados e mesmo o Banco do Brasil enxugam a rede física, pressionados pela revolução concorrencial e tecnológica no setor, o banco público rema contra a maré e levanta questionamentos quanto ao uso político da instituição em meio à queda da popularidade do presidente Jair Bolsonaro.

Nesta semana, a Caixa anunciou que pretende inaugurar 268 agências até o fim do ano – antes, previa 250 aberturas. É o único grande banco que vai nesta direção. Bradesco, Santander e BB fecharam 792 agências só no primeiro semestre, segundo o Banco Central (BC). O Itaú Unibanco, que vinha reduzindo sua base, com 600 encerramentos desde 2019, abriu três unidades no mesmo período.

A Caixa segue com a rede intacta, mostram os dados do BC. O último movimento de redução foi em 2018, com o fechamento de cerca de 20 agências. A justificativa atual para ampliá-la pega carona no foco social da instituição, de olho em cidades com mais de 40 mil habitantes. Um mapeamento mostra que existem 58 municípios desse porte sem uma agência da Caixa.



Pedro Guimarães, presidente da Caixa, afirma que estatal não pode ser comparada aos demais bancos. Foto: Adriano Machado/Reuters

Para o cientista político André César, bancos estatais são instrumentos políticos usados em determinados momentos. “Há uma série de questões de cunho político, como grupos regionais que fazem trocas com o centro do poder, Brasília”, avalia.

O episódio envolvendo André Brandão, ex-presidente do BB, ilustra esse papel. Após anunciar um programa de corte de custos, que envolvia o fechamento de agências e demissões, o executivo entrou na mira de Bolsonaro. A ação estava prevista para ocorrer principalmente nas regiões Norte e Nordeste, onde o PT venceu a eleição de 2018, na maior parte do caso. “Foi o começo do fim”, lembra César. Brandão ficou seis meses no cargo.

Apesar disso, o BB seguiu com os planos de redução da rede. Fechou 389 agências até junho, segundo o BC. Ao assumir a presidência do BB sob questionamentos da interferência do governo Bolsonaro nas empresas estatais, Fausto Ribeiro preferiu não tomar um lado.

Nos grandes bancos, a busca por eficiência diante do ataque de fintechs incentiva o fechamento de agências. Pesquisa da consultoria alemã Roland Berger mostrou que os cinco maiores bancos brasileiros precisam enxugar em 30% sua rede – ou 5 mil pontos – em três anos.

“Tivemos um impacto enorme da tecnologia. Diferenciais competitivos que tínhamos, como a rede de agências, mudaram muito com as novas tecnologias”, disse o copresidente do conselho de administração do Itaú, Roberto Setubal, em recente conversa com investidores.

Professor de finanças da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo (FGV-SP), Rafael Schiozer vê a decisão da Caixa como “estranha” e “errada”. “É mais um movimento político do que outra coisa. Não faz sentido sob as óticas de eficiência, de resultados financeiros ou social”, diz.

Questionado, o presidente da Caixa afirmou que os estudos para abrir uma agência são iniciados com nove meses de antecedência – logo, não estariam relacionados à queda de popularidade do presidente. Além disso, Pedro Guimarães disse que a atuação digital não alcança todo o público-alvo, considerando os serviços da Caixa ao governo federal, como pagamentos de benefícios e empréstimos para cidades.

Em cidades menores, as inaugurações serão condicionadas à migração de serviços das prefeituras para o banco. “Quando comparam a Caixa com qualquer outro banco no Brasil, é porque não conhecem a Caixa”, afirmou o executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/07/2021

COLUNA DO BROADCAST - PRIVATIZAÇÃO DA EMAE TRAVA NA JUSTIÇA E PODE FICAR PARA 2022

Por Wilian Miron



Usina hidrelétrica. Crédito da foto: Thiago Queiroz / Estadão

A privatização da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), única estatal paulista do segmento, deve atrasar e pode ficar para 2022. O consórcio Nova Emae entrou com uma ação na Justiça para impedir a homologação do pregão, realizado no início do ano, para a contratação da assessoria técnica que fará a modelagem da operação. A intenção do governador João Doria (PSDB) era fazer essa privatização ainda em 2021. Segundos dados do Tribunal de

Justiça de São Paulo (TJ-SP), do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP) e do Diário Oficial do Estado (DOE), o consórcio é composto pelo Banco Genial, BDO RCS Auditores Independentes e pela GO Associados. No processo, a queixa é que o consórcio teria sido desclassificado por “não ter apresentado atestados de capacidade técnica que atendessem aos critérios do edital”, apesar de ter feito proposta mais barata do que a do Banco Fator.

Os valores das propostas não foram revelados. A questão tem sido acompanhada pelo TCE-SP. O relator é o conselheiro Roque Citadini.

Privatização da Emae é estimada em até R\$ 1 bilhão

No início do ano, o governo paulista disse que a venda da estatal aconteceria seis meses após a contratação dos assessores. Na ocasião, foi estimado que o valor da Emae ficaria entre R\$ 800 milhões e R\$ 1 bilhão. A Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado tem 97,61% das ações ordinárias da empresa.

A Emae tem capacidade de geração de 960,8 megawatts (MW), em quatro hidrelétricas, sendo a maior Henry Borden, que tem 889 MW de potência. Procurados, a Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo e o Genial não comentaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/07/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE ACONTECER EM 2022

A informação foi confirmada durante a live Porto de Santos: Desafios e Perspectivas, realizada pelo Valor Econômico em parceria com a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM)

Por Advocacia Ruy de Mello Miller

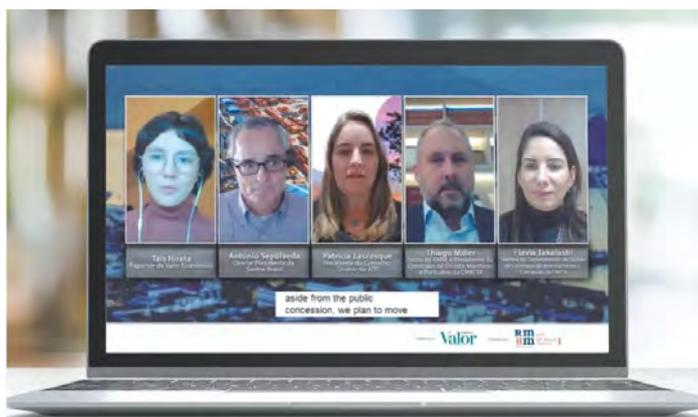


Foto : Reprodução

Uma das notícias mais relevantes da infraestrutura nacional, a desestatização do Porto de Santos, parece estar cada vez mais próxima. O processo visa aumentar a capacidade operacional do maior complexo portuário da América Latina e deve ocorrer no próximo ano, segundo a diretora do Departamento de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da

Infraestrutura, Flávia Takafashi. A declaração ocorreu na live Porto de Santos: Desafios e Perspectivas, realizada pelo Valor Econômico em parceria com a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM), evento que marcou o aniversário de 60 anos do escritório referência em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro.

“A desestatização está sendo realizada para que mais investimentos privados sejam feitos no porto e, com isso, toda a logística de movimentação de cargas seja aprimorada”, lembrou Flávia Takafashi, para depois informar datas: entre o final de agosto e começo de setembro de 2021, o projeto estará pronto para seguir para audiência pública. E no segundo trimestre de 2022 a desestatização deverá acontecer, conforme previsão do Ministério.

MOMENTO ÚNICO

Para Flávia Takafashi, o maior porto do Brasil já mostrou, em mais de uma ocasião, a capacidade de superar desafios e crescer. E o processo de desestatização que vem sendo planejado pelo ministério, disse ela, visa ampliar tal capacidade. Takafashi dividiu a tela com Patrícia Dutra Lascosque, presidente do Conselho Diretor da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); Antonio Carlos Duarte Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil; e Thiago Miller, sócio da RMM e presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) SP. A mediação ficou a cargo de Taís Hirata, repórter do Valor Econômico. “Se você não exigir dos concessionários alguns cuidados, em termos jurídicos, pode ter algumas surpresas”, lembrou Miller.

E Takafashi concordou: “Queremos dar um olhar de previsibilidade e segurança para os contratos”. De fato, o Porto de Santos atravessa um momento ímpar na dinâmica das operações de comércio exterior brasileiro. Responsável por cerca de 25% do movimento de trocas internacionais do Brasil, entre janeiro e abril ele movimentou 41% de todos os contêineres do País. “É mais do que os seis portos seguintes do ranking, somados”, declarou Sepúlveda.

Temos um cronograma de crescimento muito agressivo, investimos quase R\$ 400 milhões em dois anos, com previsão de investir mais R\$ 1,3 bilhão”. O mais importante porto do País, e o mais movimentado da América Latina, segundo a Associação Americana de Autoridades Portuárias

(AAPA), emprega mais de 1.400 pessoas, fica a apenas 70 quilômetros de São Paulo e se conecta a uma ampla rede de infraestrutura de rodovias e ferrovias.

Em 2020, registrou uma alta de 9,4% na movimentação de cargas, na comparação com o ano anterior, segundo a Santos Port Authority (SPA). Acima de tudo, o Porto de Santos passa por um momento inédito de transformações. Nos últimos anos, ele se tornou independente financeiramente do Tesouro e conseguiu aprovar seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

Também se prepara para quatro grandes licitações, de três categorias: graneis líquidos, graneis agrícolas e contêineres. Trabalha ainda para finalizar um novo modelo de concessão das linhas ferroviárias atuando dentro do porto. Além disso, está em andamento o processo de recebimento de estudos para a concessão de um túnel subterrâneo que irá ligar as duas margens, de Santos e Guarujá. E a conclusão de dois processos de licitação de terminais de celulose consolidou o porto como o maior do País nesse segmento.

O DESAFIO DO ACESSO

Para o crescimento ter continuidade, é preciso ampliar o acesso ao porto. Todos os participantes da live concordaram com essa afirmação. “Continuamos com o desafio dos acessos, principalmente marítimo e ferroviário”, declarou Miller. “Em 2008, tive a oportunidade de participar de um debate na formação da Secretaria Nacional de Portos (SEP) em que já apontávamos esse desafio. Quanto mais o porto cresce, mais ineficiente se torna o acesso.” O especialista lembrou que a recente continuidade nas políticas públicas com relação aos portos facilitou a maturidade deste debate. Por sua vez, Lascosque lembrou que o modelo de transporte utilizado para levar a carga aos portos com maior eficiência pode variar dependendo da situação.

“Se não tiver carga suficiente, que viabilize o investimento no transporte ferroviário, precisamos pensar em outras opções. No Espírito Santo, por exemplo, usamos cabotagem. Precisamos sempre pensar em carga, volume e destino, para encontrar a melhor solução para cada negócio.”

No caso de Santos, Sepúlveda complementou, qualquer distância fora dos limites do estado de São Paulo já é vantajosa para o uso do modal ferroviário. Takafashi lembrou: “O próprio PDZ foi editado já considerando as malhas ferroviárias que acessam o porto, e os novos terminais foram projetados considerando o crescimento da demanda”.

DEMANDAS AMBIENTAIS

A presidente do Conselho Diretor da ATP lembrou também que o setor como um todo precisa encarar uma ampla demanda da sociedade e dos stakeholders. “A descarbonização é uma exigência. Precisamos de combustíveis limpos, um mercado que, em nosso setor, ainda não está consolidado. Ficamos em dúvida sobre que navios estaremos utilizando daqui a 20 ou 30 anos.”

O sócio da RMM e presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB SP concordou. “Essa é uma demanda global latente. Na última London Internacional Shipping Week de que participei, há dois anos, a pauta já era prioritária. A descarbonização precisa ser levada em conta por todos os players.”

Perguntado pela plateia sobre a importância do porto para o agronegócio, Sepúlveda lembrou: “O Porto de Santos é porto do Brasil. É muito importante para os produtores agropecuários, que por sua vez são fundamentais para a economia”, declarou o diretor-presidente da Santos Brasil. “A carga está aí, e os investimentos estão sendo feitos, tanto dentro do porto quanto até o porto. Falta ligar as duas partes agora, mas a perspectiva é muito positiva.”

A RMM apoia o trabalho da CUFA Baixada Santista

A Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) acaba de completar 60 anos, e parte da campanha de aniversário inclui o apoio à campanha Mães da Favela, da Central Única de Favelas (CUFA) Baixada Santista, que está se mobilizando para atender as mais de 190 comunidades da região nesse momento de crise. A parceria entre as duas organizações ganhou dimensão depois de uma conversa entre Preto Zezé, Presidente da CUFA Global, e a equipe da Advocacia sobre racismo

estrutural e política de segurança pública no Brasil. “As doações para moradores das favelas caíram 80% durante a pandemia de COVID-19. Em parceria com empresas como a RMM, a nossa campanha da ‘Baixada Solidária’ avança. Estamos chegando na centésima favela da região com uma atuação muito eficaz”, conta Deraldo Grande, Presidente da CUFA Baixada Santista. “O que um escritório de advocacia faz é defender a justiça e a liberdade, dois pilares que não se sustentam em uma sociedade que ainda vivencia a fome. Estamos no Centro de Santos desde 1961 e entendemos que é essencial reforçar iniciativas que geram impacto direto nas comunidades locais, que atingem pessoas em situação de vulnerabilidade sem empecilhos burocráticos, que é o caso do trabalho liderado pelo Deraldo”, complementa Thiago Miller, sócio da RMM.

Pessoas interessadas em participar podem contribuir de duas formas: Fazendo uma doação que será convertida na compra de cestas básicas, para combater a fome, e de absorventes íntimos, uma luta contra a pobreza menstrual que atinge meninas, adolescentes e mulheres que não têm condições de comprar o produto, algo que fere a dignidade e afeta a saúde delas. Empregando uma mãe de favela e contribuindo para a reconstrução da autonomia das provedoras de tantas famílias; vagas podem ser divulgadas por meio da Central de Atendimento da CUFA Baixada Santista: (13) 98869-0059 ou cufa.cadastro@gmail.com.

Doações | Nome: Associação Missionária Resgatando Vidas Última Colheita (entidade que representa juridicamente a CUFA Baixada Santista) CNPJ: 16.808.077/0001-22 (PIX) Banco Caixa Econômica: Agência 3346 - Conta 466-3 - Operação 003 vaka.me/955926

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/07/2021

RESERVATÓRIOS DE HIDRELÉTRICAS DEVEM CHEGAR A 26% NO SUDESTE E CENTRO-OESTE NO FIM DE JULHO

O baixo nível de água nas usinas ocorre em meio à pior seca dos últimos 91 anos

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

As hidrelétricas no Sudeste e Centro-Oeste devem chegar ao fim de julho com 26% de sua capacidade de armazenamento, segundo o boletim do programa mensal de operação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

O baixo nível de água nas usinas ocorre em meio à pior seca dos últimos 91 anos. No Sul, a capacidade de armazenamento também deve ficar abaixo de 50%, com a previsão de chegar ao fim do mês com 47,6%. Para o Nordeste, a projeção é de uma capacidade de 54,6% nos reservatórios, volume que deve ser e 80% no Norte ao fim de julho.



Usina Hidrelétrica de Barra Bonita, no Estado de São Paulo — Foto: Divulgação/Prefeitura de Barra Bonita

Ao longo da próxima semana, a projeção é de que as aflúncias nas hidrelétricas continuem abaixo da média histórica em todas as regiões, alcançando 67% da média de longo termo, a nível nacional.

Energia mais cara

A baixa nos volumes das hidrelétricas e a necessidade de acionamento das usinas térmicas para garantir o abastecimento de energia têm se refletido no aumento dos

preços de energia. Segundo o ONS, o custo marginal de operação para a próxima semana é de R\$ 1.239,00 por megawatt hora (MWh), alta de 11,7% em relação à semana que se encerra.

O cenário ocorre em meio à expectativa de recuperação da demanda por energia. O relatório do ONS aponta que a carga no sistema interligado deve fechar julho em 65.200 MW, crescimento de 3% em relação ao mesmo mês no ano passado.

De acordo com o órgão, o crescimento da carga reflete a recuperação das atividades nos setores de comércio e serviços, além da manutenção de um ritmo elevado na indústria.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/07/2021

COMÉRCIO EUA-CHINA DISPARA APESAR DE TARIFAS E TENSÃO

O comércio bilateral mensal, que em fevereiro do ano passado caiu para US\$ 19 bilhões em meio ao fechamento de fábricas chinesas, se recuperou nos últimos 12 meses para novos recordes, segundo dados oficiais chineses

Por Eric Martin e James Mayger — Bloomberg

Tarifas não reduzem comércio China-EUA

Em US\$ bilhões



Fonte: Administração Geral Alfandegária da China

O comércio de bens entre China e EUA é o mais intenso dos últimos anos, como se a guerra tarifária e a pandemia nunca tivessem ocorrido. Dezoito meses após o governo Trump ter assinado o acordo comercial com a China, o déficit comercial dos EUA não diminuiu, a maioria das tarifas ainda está em vigor e não houve abertura de negociações sobre outras questões econômicas. O pacto serviu como uma tregua.

O comércio bilateral de bens tem sido uma área estável em uma

relação que continua a se deteriorar em outras questões, como a tensão sobre Hong Kong, Taiwan, direitos humanos, origens da pandemia de covid-19, acusações de ataques de hackers e muitos outros pontos de confronto.

O comércio bilateral mensal, que em fevereiro do ano passado caiu para US\$ 19 bilhões em meio ao fechamento de fábricas chinesas, se recuperou nos últimos 12 meses para novos recordes, segundo dados oficiais chineses. E esse boom tende a continuar, pois a China tem comprado milhões de toneladas de produtos agrícolas dos EUA para este ano e o próximo. Além disso, consumidores nos EUA ainda compram e importam produtos em valores recordes.

Embora os números do governo dos EUA mostrem certa diferença, o forte fluxo de comércio tem desafiado todas as expectativas de que as tarifas sobre centenas de bilhões de dólares em mercadorias levariam a uma duplicação das cadeias de suprimento. Em vez disso, ambos os lados aprenderam a conviver com as tarifas, e empresas chinesas compram mais para cumprir os termos do acordo comercial de 2020. Nos EUA, as companhias adquirem bens que não conseguem obter em outros lugares para atender à demanda das famílias, impulsionada em parte por trilhões de dólares em estímulos do governo.

“Temos observado a forte demanda dos consumidores durante a pandemia, e os níveis de importação dispararam”, disse Jonathan Gold, vice-presidente da National Retail Federation. “É um forte sinal de que a economia continua se recuperando.”

As exportações da Coreia do Sul e de Taiwan para os EUA também aumentaram no mesmo período, destacando a força da demanda americana, apesar de o país ter enfrentado uma das piores epidemias de covid-19 do mundo.

Quase metade dos US\$ 259 bilhões em cargas movimentadas pelo porto de Los Angeles - o maior dos EUA - envolve produtos da China e de Hong Kong. A demanda dos EUA por bens continua inabalável, com importações recordes chegando ao porto em maio, já que as empresas começam a se reabastecer antes da temporada de compras de Natal.

“Todos os sinais apontam para um robusto segundo semestre”, disse o diretor executivo do Porto de Los Angeles, Gene Seroka, em entrevista recente. Segundo ele, a moda do outono, a volta às aulas, o Halloween e produtos para o Natal já estão chegando às docas.

Com tarifas em vigor sobre mais de US\$ 300 bilhões em importações da China, como calçados, roupas, eletrônicos, bicicletas e até mesmo ração para animais de estimação, muitos varejistas dos EUA têm optado por absorver o custo e cortar as margens de lucro, disse Gold. Mas alguns estão repassando os custos aos consumidores.

As empresas também estão lidando com atrasos e gargalos nos portos dos EUA e aumento dos custos de transporte. O número de navios porta-contêineres esperando para entrar nos portos gêmeos de Los Angeles e Long Beach, na Califórnia, aumentou para 3,5 meses nesta semana, enquanto a taxa de embarque de um contêiner de Xangai para Los Angeles subiu mais de três vezes em um ano.

“A combinação do custo das tarifas e do aumento no custo de transporte está tendo um impacto nos resultados financeiros das empresas”, disse Gold. “Eles viram aumentos de custos significativos como resultado da guerra comercial e da crise de transporte que estamos enfrentando.”

O governo Biden não disse se planeja manter o acordo assinado por Trumpe e se está revendo a política dos EUA em relação à China, mas com a representante comercial (USTR), Katherine Tai, chamando a relação comercial de “desequilibrada” e a secretária do Tesouro, Janet Yellen, dizendo que o acordo não abordou o problemas fundamentais com a China, as perspectivas são desfavoráveis.

Além dessas tensões, as metas de compra da China expiram no fim do ano, e o país está bem distante de cumprir suas promessas. Essas metas já era consideradas como irrealistas e problemas como a pandemia covid-19 ou com o Boeing 737 Max as colocaram ainda mais fora de alcance.

Mesmo que o acordo seja cancelado, a lição dos últimos quatro anos é que, mesmo que haja vontade política, é mais difícil interromper ou desviar o comércio internacional do que se poderia imaginar.

Com Pequim não cumprindo suas metas de compra, a China se abstendo de comprar aeronaves e as empresas retirando a produção automotiva dos EUA para evitar serem atingidas pelas tarifas de uma guerra comercial, o acordo entre as duas maiores economias do mundo é “bastante irrelevante nesta fase”, disse Chad Bown, do Instituto Peterson de Economia Internacional, cujas pesquisas recentemente têm se concentrado no pacto.

“A China compra o que a China precisa”, disse Bown. “Se está comprando mais certos produtos americanos, provavelmente está fazendo isso por seu próprio interesse.” (Colaborou Brendan Murray)

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/07/2021

GUEDES QUER EVITAR EXCESSO DE NOVOS CARGOS COM RECRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO

A leitura é que será preciso criar apenas uma estrutura, por exemplo, de gabinete do novo ministro e mais uma ou duas dezenas de funções

Por Fabio Graner, Valor — Brasília



FOTO: EDU ANDRADE/Ascom/ME

Uma das preocupações da equipe econômica no processo de recriação do ministério do Trabalho e Previdência é evitar que haja aumento exagerado no número de cargos. A leitura é que alguma expansão é natural porque será preciso criar uma estrutura, por exemplo, de gabinete do novo ministro, mas isso significa uma ou duas dezenas de funções e não milhares de novos cargos.

A interlocutores, o ministro Paulo Guedes tem destacado que uma das vitórias da fusão dos cinco ministérios que hoje compõem a Economia é a forte redução de gastos. Ele cita nessas conversas que a despesa anual passou de R\$ 15 bilhões para R\$ 10 bilhões, por meio da eliminação de uma série de sobreposições e redundâncias que antes existiam nas cinco pastas que estavam separadas até 2018. Guedes acredita ser fundamental evitar que esse esforço se perca.

A visão na área econômica é que, sendo Onyx Lorenzoni confirmado como novo ministro, ele teria condições de entender a visão estratégica de economia de gastos, pois está no governo desde o início.

Os técnicos da Economia têm discutido com a área política os detalhes da nova pasta e ainda estão indefinidas questões como com quem ficariam fundos importantes, como FAT e FGTS. Embora sejam instrumentos importantes para políticas públicas, é bom lembrar que essas estruturas têm funcionamento colegiado, ainda que a palavra do ministro ao qual estão submetidos tenha peso muito grande.

O novo ministério deve ser criado por Medida Provisória, segundo uma fonte informou ao Valor. Esse é o caminho natural para acelerar o processo, feito para acomodar interesses políticos do governo. A recriação do Trabalho é parte da reforma ministerial que deve colocar o senador Ciro Nogueira (PP-PI), um dos líderes do Centrão, no comando da Casa Civil. O atual ocupante de um dos ministérios mais importantes da Esplanada, o general da reserva Luiz Eduardo Ramos deve ser remanejado para a Secretaria-Geral da Presidência, que hoje está sob Onyx.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/07/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

GOVERNO DE SP RECEBE PROJETOS PARA CRIAÇÃO DE NOVA RODOVIA COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS

De acordo com o estado, duas empresas que apresentaram propostas em Manifestação de Interesse Público foram credenciadas e terão 120 dias para apresentarem plano de corredor multimodal.

Por G1 Santos



Governo de SP recebe projetos para criação de nova rodovia com destino ao Porto de Santos — Foto: Divulgação/SPA

O Governo do Estado informou nesta sexta-feira (23) que escolheu, por meio de Manifestação de Interesse Público (MIP), dois projetos que podem ser viáveis para a construção da Linha Verde -- uma nova rodovia que ligará a Capital ao Porto de Santos, no litoral de São Paulo.

A partir de agora, de acordo com o estado, as empresas que apresentaram as propostas vencedoras terão 120 dias para se aprofundarem nos estudos, que serão analisados na etapa seguinte. Conforme divulgado pela Secretaria de Logística e Transporte (SLT) de São Paulo, os resultados da MIP, aberta em março deste ano, foram publicados no Diário Oficial de terça-feira (20).

De acordo com a pasta, o novo corredor multimodal no eixo Planalto/Baixada pretende ser uma alternativa inteligente, sustentável e moderna para o escoamento de toda a produção nacional. “Investir em novas tecnologias é a solução para melhorar a infraestrutura do nosso país, e dar mais agilidade ao escoamento da produção nacional sem impactar no meio ambiente e no custo dos transportes”, afirmou o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, por meio de nota divulgada pelo Governo de São Paulo.

Ainda segundo a Secretaria de Logística e Transporte, o plano é que esse corredor logístico faça a conexão do Rodoanel à Margem Esquerda do Porto e à Rodovia Cênego Domênico Rangoni. Além disso, há a possibilidade de se criar um novo acesso ao litoral paulista, com o objetivo de melhorar o fluxo do Sistema Anchieta-Imigrantes e permitir viagens mais rápidas e seguras.

O Governo do Estado afirma que espera que a nova rodovia permita, ainda, a sustentabilidade ambiental, com a compensação de emissões de gás carbônico decorrentes da operação, veículos com energia limpa, iluminação com energia solar, sistema de monitoramento inteligente e integração com o Centro de Controle.

Outros benefícios, como redução no tempo de abastecimento dos caminhões, redução no custo de frete e possibilidade de conexão com ferrovias que abastecem o estado também são esperados.

Nova matriz logística de São Paulo

De acordo com o governo estadual, a Linha Verde faz parte de um grande projeto da SLT para criar uma nova matriz logística no estado. O secretário estadual de Logística e Transportes explica que já foram criadas as condições para esta remodelação, e que a pasta está investindo mais de R\$ 4 bilhões nas rodovias, na hidrovía e na concessão de aeroportos. “Soma-se a isso o projeto da Linha Verde, que vai alavancar a economia, já que boa parte do PIB nacional passa pelo Porto de Santos”, afirmou por meio de nota.

Porto de Santos

O Porto de Santos tem grande importância para a economia de todo o país. Conforme dados do governo estadual, o complexo santista é responsável por 15% do volume de carga comercializada no Brasil, 28% do volume monetário e 43% dos contêineres no Brasil. Do Porto de Santos, saem os principais produtos exportados pelo país, como soja e carne.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 23/07/2021

PRIMEIRO EVENTO-TESTE DE SP TEM MAIS DE 1.200 TESTADOS E DOIS CASOS POSITIVOS DE COVID-19 EM DOIS DIAS

Pessoas que testaram positivo foram impedidas de entrar no evento, segundo a organização. G1 conversou com o idealizador, que informou como serão os protocolos e acompanhamento dos visitantes.

Por Leticia Gomes, G1 Santos



Expo Retomada recebeu 1.264 visitantes únicos e 240 profissionais envolvidos na montagem — Foto: Reprodução/Facebook/Associação Brasileira de Empresas de Eventos

A Expo Retomada, primeiro evento-teste do Governo de São Paulo para a retomada pós-pandemia, contou com 1.264 visitantes nos dois dias, segundo divulgado pelos organizadores na noite desta quinta-feira (22). Dos mais de 1.200 testes de Covid-19 realizados, apenas dois tiveram resultado positivo. A iniciativa foi idealizada para preparar um planejamento seguro à realização de

eventos no segundo semestre deste ano, e foi feita no Santos Convention Center, em Santos, no litoral paulista.

A Expo Retomada foi o primeiro de um calendário com 30 eventos do governo estadual. Paulo Octávio Pereira de Almeida, um dos organizadores, explicou ao G1 que os participantes, incluindo visitantes e trabalhadores, serão monitorados por até duas semanas após o evento. Esse monitoramento pode determinar como ficará a agenda de eventos voltados a negócios no município.

Ao todo, a Expo Retomada teve 1.264 visitantes únicos e 240 profissionais envolvidos na montagem. No primeiro dia do evento, na quarta-feira (22), 846 pessoas foram visitar o local, e nesta quinta-feira, 418. Entretanto, somente 750 pessoas podiam ficar dentro da exposição de forma simultânea.

Na entrada, os visitantes foram testados e só podiam entrar após testar negativo para a doença. Segundo Almeida, houve dois testes positivos, um em cada dia de evento. Nesta quinta, um visitante que havia testado positivo e liberado clinicamente tentou entrar, mas o exame apontou que ele ainda estava com o vírus. Testado duas vezes, ele foi impedido de participar.

“Teve uma pessoa que estava liberada pelo ponto de vista clínico do médico, estava saindo do processo de estar com Covid, achava que o médico tinha liberado e ele poderia ir. Ao chegar aqui, foi feito duas vezes o teste, e continuou positivo. Ele foi impedido de entrar e encaminhado para o sistema de saúde”, esclarece o idealizador.

Além dele, no primeiro dia, uma enfermeira que trabalharia no evento testou positivo, ainda na fase de triagem. Ela iria atuar na equipe de saúde, coletando as amostras dos visitantes na área de testagem, mas foi impedida de entrar no local e conduzida a uma Unidade Básica de Saúde de Santos.

Monitoramento

Segundo Almeida, os visitantes precisarão responder a questionários no período de 14 dias, informando o estado de saúde. Este acompanhamento será feito por telefone e e-mail. Além deste protocolo, um grupo de 400 pessoas que participaram será testado para a Covid-19 até a próxima terça-feira (27).

“Adicionalmente, a gente escolheu um grupo de 400 pessoas que, na nossa opinião, estavam mais expostas ao contato, equipes de atendimento dos expositores e do evento. Esse grupo será testado novamente pelo mesmo teste que fizeram ao entrarem, até a próxima terça-feira, para ajudar na análise desses dados por parte do Comitê de Contingência da Covid-19 do Governo do Estado de São Paulo”, disse Almeida.

As secretarias de Saúde municipal e estadual vão receber esses dados referentes a todos os participantes para identificar eventuais contágios por duas semanas. Segundo o idealizador, isso ajudará para que uma retomada de fato aconteça.

“De posse desses dados, o comitê vai orientar as prefeituras se podem ou não voltar a reemitir alvarás para eventos com foco em negócios, que respeitem os protocolos. Esse é o objetivo”, disse Almeida.

Protocolos

Além dos testes, outros protocolos sanitários, desenvolvidos em parceria com o Hospital das Clínicas, foram adotados pela organização. Foram eles:

1. Testagem rápida da Covid-19 na entrada
2. Aferição de temperatura de todos os visitantes na entrada
3. Acesso controlado por QR code, sem necessidade de intervenção humana
4. Uso de máscaras obrigatório em toda a área do evento
5. Corredores mais largos para garantir o distanciamento
6. Restrição de horário de permanência no evento aos visitantes, fixado em até 3 horas

Além dos protocolos durante a exposição, os participantes também precisaram aceitar um termo de consentimento e de responsabilidade alegando, entre outras coisas, não terem nenhuma comorbidade. Eles tiveram que se credenciar para receber um QR code e ter acesso à exposição.

Eventos no mundo

No dia 27 de março, 5 mil pessoas participaram de um show em Barcelona, na Espanha, para testar eventos pós-pandemia. Todas precisaram usar máscaras e passar por um teste de Covid antes de entrarem na arena, mas manter o distanciamento não foi necessário.

Em um festival de música que aconteceu na cidade de Utrecht, na Holanda, entre 3 e 4 de julho, cerca de mil pessoas foram infectadas pelo coronavírus. As autoridades acrescentaram que o número pode aumentar, pois 20 mil pessoas assistiram aos dois dias de shows em espaço aberto do Festival Verknijpt.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 23/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMPETITIVIDADE PARA OS PORTOS COM PROGRESSO PARA AS CIDADES - POR FLAVIA NICO

Por Flavia Nico OPINIÃO 23 Julho 2021



Qual o dividendo social dos portos? Ah, muitos irão dizer, a eficiência portuária trará mais negócios, mais competitividade e, logo, mais crescimento econômico para o território. A literatura especializada aponta que a conexão não é tão direta como a princípio somos levados a crer.

Para o Brasil, um porto mais eficiente, ou seja, que movimentar cargas de forma mais rápida e a menores custos, possibilita ao país se integrar melhor ao sistema marítimo-portuário e de trocas

internacionais, gera mais riquezas e PIB, nos torna um país mais competitivo. De fato, a melhora contínua na infraestrutura logística leva a aumentos nos fluxos de comércio, sobretudo em países menos desenvolvidos.

Em termos de desenvolvimento econômico local, a literatura da economia marítima internacional tem comprovado que os impactos territoriais dos ganhos de eficiência portuária são fracos. O aumento na movimentação de 100 toneladas de cargas tem efeito inferior a 0,05 na geração de empregos diretos. Além disso, varia conforme o tipo de porto: impactos menores para portos mais automatizados e impactos maiores para portos de carga a granel.

Os impactos em termos de geração de empregos e negócios devem ser visualizados como um funil: na ponta de cima — e em menor quantidade — os empregos diretos e na base — e em maior quantidade — os impactos induzidos.

É importante lembrar que o porto traz bônus e ônus. É por isso que a legislação brasileira reconhece os portos como grandes infraestruturas com impactos negativos no meio ambiente, daí precisarem de licenças ambientais. E se os impactos econômicos são difusos, é no lugar onde o porto se encontra, no território, nas cidades, onde os impactos negativos da infraestrutura e das atividades portuárias são mais sentidos.

Os pontos de conflito entre cidade e porto são físicos, pela disputa e compartilhamento de espaços. Nos tradicionais portos urbanos brasileiros é comum caminhões de carga transitarem dentro de bairros, junto a veículos de passeios, bicicletas e transeuntes. Mais movimentação portuária é mais trânsito, mais ruídos e piora na mobilidade urbana.

É também mais emissão de poluição atmosférica. O enxofre e CO₂ emitidos pela queima de combustível dos navios são raramente lembrados como um problema urbano. O motor de propulsão é utilizado em todo canal até a atracação em baixa potência e é dessa forma que o motor tem a pior eficiência e gera maior quantidade de CO₂ por grama de combustível.

A lista de impactos ambientais é grande, o que por si só já geraria um novo debate sobre se de fato mais eficiência portuária — e, logo, maior movimentação de cargas — seria benéfico para o território/cidade. Mas não acredito que este seja um debate produtivo.

O que vale mesmo a pena é reconhecer que existem impactos do porto no lugar, negativo e positivos. A partir daí engajar com transparência e de forma verdadeira a comunidade portuária, incluindo usuários diretos e também moradores, comerciantes, academia, gestores públicos locais... Os negócios portuários ganham mais quando geram valor compartilhado.



O capitalismo de stakeholders foi assunto transversal nas discussões do início deste ano em Davos, no Fórum Econômico Mundial. O assunto tem ganhado executivos de vários setores. Questionar o dividendo social dos portos é pensar nos negócios do Brasil no longo prazo. É também pensar os portos dentro de uma agenda ESG focada em propósitos. É buscar competitividade para os portos com progresso para as cidades.

Flavia Nico Flavia Nico é doutora em Ciências Sociais, membro do Comitê Executivo da Wista Brazil, consultora no iPORTS Consultoria e Treinamentos, fundadora do Observatório Cidade e Porto/UFES e pesquisadora associada no LabPortos/UFMA

ATRASOS NA DEVOLUÇÃO DE CONTÊINERES CAUSAM TRANSTORNOS E AUMENTO DE CUSTOS, ALERTA LONGO CURSO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 22 Julho 2021



Arquivo/Divulgação

Centronave aponta que, durante a pandemia, a retenção excessiva de contêineres está gerando falta de equipamentos para clientes das escalas posteriores.

Transportadores marítimos de longo curso que operam na costa brasileira manifestaram, nesta quinta-feira (22), que a função do demurrage é de regularização e de manutenção da fluidez do sistema. Em audiência pública promovida pela Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o presidente do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Cláudio Loureiro, destacou que atrasos na devolução de contêineres causam transtornos logísticos e aumento de custos. O entendimento dos associados da entidade é que o contêiner é um equipamento que pertence ao armador.

“Ficar com contêiner não é um direito natural do cliente, é condição comercialmente pactuada. Ele não tem direito de ficar indefinidamente com contêiner, nem há abusividade se combinar antes e estiver no contrato”, afirmou Loureiro durante a audiência para obter contribuições sobre metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, tema da agenda regulatória 2020/2021 da Antaq.

O Centronave alertou que, durante a pandemia, a retenção excessiva de contêineres está gerando falta de contêineres para outros clientes, na medida em que os armadores ficam sem conseguir agregar novos equipamentos ao sistema. Loureiro disse que a produção chinesa está completamente comprometida e que, com extensão da duração de permanência dos contêineres na cadeia logística, acaba faltando equipamento na ponta do embarque para a exportação em todos continentes.

Loureiro estima que, nos mares, hoje existam 25 milhões contêineres navegando. Ele calculou que, para uma ter mil contêineres numa operação da rota Santos-Roterdã, é preciso ter uma frota de três mil unidades para zerar a operação de carga e descarga. O executivo ressaltou que é uma logística complexa pois abrange vários tipos de navios, contêineres, condições de embarque e tipos de cargas diferentes, que dependem de tipos específicos de contêineres, de manuseios e prazos diferentes de movimentação.

O presidente do Centronave salientou que essa logística internacional é extremamente complexa e tem como objetivo final manter a fluidez desse conjunto da cadeia logística. “Qualquer atraso nessa cadeia na devolução dos contêineres causa transtorno logístico muito grande, aumento de custos pela necessidade de agregar mais unidades ao sistema e eventual falta de unidade pro atendimento do cliente seguinte”, afirmou Loureiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2021

CAMPOS DO PRÉ-SAL ALCANÇAM 70% DA PRODUÇÃO DA PETROBRAS

Da Redação OFFSHORE 22 Julho 2021



A produção da Petrobras no pré-sal de abril a junho alcançou 1,96 milhão de barris de óleo equivalente (boed), representando 70% da produção total da empresa. Os dados foram apresentados nesta quinta-feira, por meio de relatório de resultados operacionais.

A produção média de óleo, líquido de gás natural (LGN) e gás natural alcançou 2,8 milhões de boed por dia, 1,1% acima do primeiro trimestre. Os resultados foram obtidos devido à continuidade do ramp-up das plataformas P-68 (campos de Berbigão e Sururu) e P-70 (campo de Atapu), que atingiu a capacidade máxima de produção permitida, de 161 mil bpd, em menos de 13 meses. Também contribuiu para os resultados a estabilização dos níveis de produção das plataformas que realizaram paradas programadas no primeiro trimestre.

Outros destaques do relatório

- Em junho foi iniciada a operação integrada das Rotas 1 e 2 de escoamento de gás da Bacia de Santos.
- No mesmo mês, foi iniciado o escoamento de gás da P-76 em Búzios.
- Em 5 de julho, o FPSO Carioca concluiu seu percurso até a locação definitiva, no Campo de Sépia, com início subsequente das atividades de ancoragem. O primeiro óleo da unidade está previsto para agosto de 2021.
- Em 18 de julho, a P-70 alcançou a produção de 161 mil bpd, capacidade máxima permitida, após ter concluído o ramp-up em menos de 13 meses.
- O processamento de petróleo do pré-sal se manteve elevado no segundo trimestre, representando 54,7% da carga processada no primeiro semestre, um aumento de 5,3 pontos percentuais em relação ao ano passado e um novo recorde de 898 Mbdp.
- Recorde nas operações de transbordo do terminal de Angra dos Reis no mês de maio, realizando a exportação de 24 cargas de petróleo no mês.
- Em 28 de junho, recorde histórico na oferta de gás natural liquefeito (GNL) regaseificado no país, com uma vazão instantânea de 42 milhões de m³/dia, alcançando, no dia, o volume de 109 milhões de m³/dia na oferta de gás natural total.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 23/07/2021

Bamin realiza as primeiras exportações de minério de ferro
Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2021**



A Bamin começou a operar a Mina Pedra de Ferro, em Caetité, na Bahia, em janeiro, e as primeiras exportações estão em curso. Até o final de 2021, estão previstos pelo menos 11 carregamentos para o mercado consumidor da Europa e da Ásia, num total de aproximadamente 490 mil toneladas.

A próxima exportação está agendada para o final de julho e há outro embarque previsto para agosto. Ambas as expedições terão logística de escoamento pelo Terminal Enseada, em Maragogipe, na Bahia. A

exportação de julho será para a Alemanha e tem como destino o porto de Rotterdam, na Holanda.

A partir da Mina Pedra de Ferro, em Caetité, o escoamento do minério é realizado por via rodoviária até o Terminal Licínio de Almeida, de onde será transportado por trens da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). O trajeto ferroviário segue até o Terminal Petim, no município de Castro Alves. Neste local ocorre o transbordo da carga, passando do modal ferroviário para o rodoviário, onde seguirá via caminhões até o Terminal Enseada.

O transporte está a cargo da VLI, que opera a FCA, no modal ferroviário e rodoviário. A operação do terminal de transbordo iniciou-se dentro da faixa de domínio da FCA, mas para a continuidade da operação um terminal de transbordo está em construção em Castro Alves, próximo à estação ferroviária de Petim. O trecho rodoviário até o porto de escoamento é de aproximadamente 100 quilômetros.

O minério de ferro que a Bamin está exportando é o DSO 65. O teor do minério o classifica e o qualifica na categoria prêmio, com baixo índice de contaminantes. Pela qualidade que possui, o minério extraído e beneficiado permite a redução de emissões de CO2 no processo de siderurgia. Por ter elevado grau de pureza, o processo de beneficiamento do DSO 65 não demanda o uso de água e requer baixo consumo energético.

FIOL concentrará o escoamento do minério da BAMIN

O sistema de transportes que está sendo utilizado pela BAMIN será substituído nos próximos anos por um processo de logística de maior capacidade e eficiência. Para exportar o minério de ferro a empresa usará a FIOL, que está em construção entre Caetité e Ilhéus. Com 537 quilômetros, este é o Trecho 1 da ferrovia e foi arrematado pela Bamin em leilão realizado pelo Governo Federal em abril, na B3 (Bolsa de Valores), em São Paulo. O investimento comprometido é de R\$ 3,3 bilhões.

Porto Sul está em construção em Ilhéus

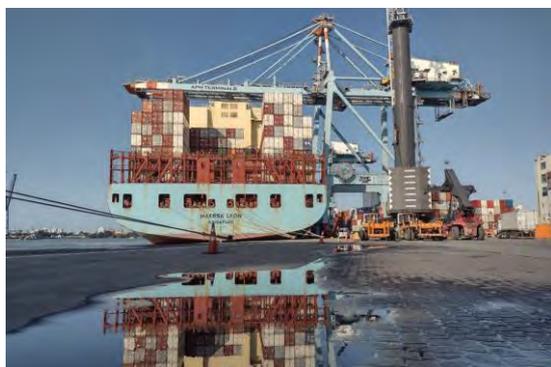
Como parte da logística integrada, em parceria com o governo do estado da Bahia, a Bamin está construindo o Porto Sul, em Ilhéus. A expectativa é de que em cinco anos o terminal portuário, com capacidade para até 42 milhões de toneladas anuais, já esteja em operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2021

PORTO DE ITAJAÍ REGISTRA CRESCIMENTO DE 10% NA MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2021



O Porto de Itajaí registra crescimento de 10% no semestre. Foram movimentados na margem direita do rio (berços públicos e APM Terminals) 3.141.965 de janeiro a junho, contra 2.859.865 no mesmo período do ano anterior.

No segmento de cargas contêinerizadas nos recintos APMT e cais comercial, durante o mês de junho transitaram 45.152 TEUs, com 520.419 toneladas. A movimentação semestral ficou em 266.272 TEUs e 3.141.965 toneladas, um crescimento de 3% em

comparativo ao mesmo período do ano anterior.

Somados, os cComplexos portuários de Itajaí e Navegantes alcançaram durante o mês de junho uma movimentação de 1.522.789 toneladas em 85 escalas, totalizando a movimentação do semestre de 541 escalas, com 9.379.105 toneladas. O crescimento foi de 32% em comparação ao primeiro semestre do ano anterior.

Com base no segmento de cargas contêinerizadas, as instalações nas duas margens movimentaram 130.674 TEUs em junho, contra 111.612 TEUs no mesmo mês do ano anterior, um índice de crescimento de 17%.

Entre os meses de janeiro a junho, foram movimentados 814.198 TEUs, contra 650.724 TEUs no período comparado, um crescimento de 25%.

A Portonave (Terminal Portuário de Navegantes) registrou no primeiro semestre deste ano a movimentação de 547.926 TEUs e 5.818.716 toneladas, representando um crescimento de 40% em relação ao mesmo período do ano anterior, quando foram movimentados 392.248 TEUs, ou 3.955.545 toneladas.

As movimentações no terminal da Braskarne no período semestral apontaram 11 escalas com 33.884 toneladas. A Teporti registrou 19 escalas com 88.807 toneladas. Na Poly Terminais, a movimentação semestral somou cinco escalas com 27.000 toneladas. O terminal Barra do Rio teve duas escalas, com 3.502 toneladas durante o primeiro semestre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2021

SETOR DE INFRAESTRUTURA DEFENDE MAIOR GOVERNANÇA NO PLANEJAMENTO SETORIAL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2021

Para agentes, auditoria em curso no TCU pode contribuir com instrumentos para tomada de decisão e direcionamento de políticas públicas e investimentos para diferentes modais de transporte.

Agentes e especialistas da área de infraestrutura defenderam a busca por melhores mecanismos de governança no planejamento setorial. O debate faz parte de uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) que analisa de que forma o Plano Nacional de Logística (PNL 2035) contribui para o planejamento integrado de transporte e para a otimização da aplicação dos recursos. De forma específica, técnicos do tribunal vão avaliar de que forma o plano atende aos requisitos de governança e como o documento orienta a seleção e priorização dos projetos e corredores logísticos.

Outro ponto a ser visto pelos auditores é como o PNL contribui para integração e compatibilização entre diferentes modos de transporte. Sobre esse aspecto, será verificado como a intermodalidade é considerada no PNL e no planejamento integrado de transporte (PIT). O relatório final do PNL está em elaboração, com Ministério da Infraestrutura e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) avaliando contribuições da audiência pública realizada após o lançamento do relatório preliminar. O relator do processo no TCU é o ministro Raimundo Carreiro.

O sócio-fundador da Inter.B Consultoria e diretor do International Growth Center (LSE), Claudio Frischtak, disse que o país tem o desafio de investir mais e melhor em infraestrutura. Ele observa que, historicamente, o país tem um problema de fragilidade de governança das empresas públicas. "Depende da qualidade da governança dos investimentos públicos — hoje menos de um terço dos investimentos em infraestrutura, mas dos investimentos financiados pelo setor público que continuam sendo significativos", comentou, nesta quinta-feira (22), durante painel de referência sobre a auditoria no PNL 2035.

Na ocasião, o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, disse que o PNL tem alguns gaps, mas consegue dar uma visão da logística brasileira de forma integrada. Ele concorda com a necessidade de implementar mecanismos de governança que sejam planos de Estado, e não de governo. Da mesma forma, chamou atenção para que planos setoriais sejam aderentes e que a priorização dos projetos case com o objetivo da redução dos custos logísticos. Silva também defendeu maior exploração do potencial da navegação interior, por

meio de estímulos a investimentos e fortalecimento do arcabouço jurídico que envolve o setor, de forma a desatar o modelo que a navegação compete com a geração hidrelétrica.

Para o diretor-executivo da Associação nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Fernando Paes, a maior contribuição do TCU pode ser fortalecer os planos e ajudar na 'blindagem positiva' do poder executivo nas decisões de planejamento intermodal que, muitas vezes, esbarram no conflito de interesses entre os entes federativos, que competem para atrair projetos de infraestrutura. "É importante que esses planos consigam chegar com estabilidade que perpassa um e outro governo, mas também que possa sinalizar, senão os projetos, os critérios mínimos que o Executivo precisa demonstrar para alocar recursos públicos para construção ou revitalização do trecho ferroviário", sugeriu Paes.

A diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise, estima que o setor portuário já assistiu a mais de 20 planos de logística ou específicos para o segmento portuário desde o final da década de 1940. Entre os pontos apontados, a ATP gostaria de conferir a apresentação dos cálculos da saturação da capacidade de ferrovias e portos que justificam projetos ferroviários e de cabotagem. A associação entende que o PNL, ou o plano setorial portuário, poderia incluir projetos e obras de dragagem dos canais de navegação, na medida em que tais intervenções melhoram a velocidade dos fluxos e capacidades das cargas em seus modais de transporte. A ATP também sentiu falta de maior destaque aos terminais de uso privado (TUP), que representam dois terços da movimentação portuária no país e indicam grande potencial de expansão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2021

PARCERIA VLI E COPI VIABILIZA CRIAÇÃO DE NOVO CORREDOR LOGÍSTICO PARA O FLUXO DE FERTILIZANTES NO ARCO NORTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Julho 2021



Porto do Itaqui

Novas estruturas no Porto do Itaqui e no Terminal VLI de Palmeirante serão implementadas com investimento aproximado de R\$ 200 milhões

A VLI e a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi) formalizaram uma parceria com o objetivo de desenvolver uma nova estrutura logística para atender à crescente demanda do setor produtivo agricultor por insumos fertilizantes no Norte do país. No acordo está previsto a criação de um novo ramal ferroviário

conectado à malha do Corredor Centro-Norte e interligado ao Terminal da Copi no Porto de Itaqui (MA) por meio do qual os insumos serão carregados e transportados por quase mil quilômetros até um novo terminal intermodal que será construído em Palmeirante, no Tocantins.

As obras terão início em agosto e o investimento para a viabilização do projeto será de aproximadamente R\$ 200 milhões. A capacidade inicial de movimentação proporcionada por esta nova estrutura será de 1,5 milhão de toneladas ao ano.

Com o início das operações, previsto para o segundo semestre de 2022, a nova estrutura permitirá a movimentação do fertilizante importado pelo Terminal Portuário Copi no Porto do Itaqui pelo modal ferroviário. A conexão se dará via porto – pela Estrada de Ferro Carajás e Ferrovia Norte-Sul – até o novo terminal que será construído e operado pela Copi em Palmeirante.

O investimento prevê uma linha ferroviária para até 80 vagões e moega para descarga de dois vagões. Nele, os fertilizantes serão descarregados e transportados em esteiras mecanizadas para um novo armazém com capacidade estática de 60 mil toneladas. A partir do terminal, o produto

poderá ser expedido a granel ou em big bags em caminhões, com custos competitivos, utilizando-se do frete de retorno dos veículos que levam grãos ao terminal da VLI no mesmo local. Os insumos atenderão aos produtores situados numa área que abrange os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia e Piauí, além de Tocantins, Maranhão e do Distrito Federal.

Além do desenvolvimento da infraestrutura e do aperfeiçoamento do sistema logístico na região, o projeto tem potencial para gerar aumento na arrecadação, fomentar o setor de serviços local, ao mesmo tempo em que favorece o ingresso de novas indústrias misturadoras de fertilizantes no Arco Norte. Durante as obras estão previstos também a geração de até 450 empregos, além de 250 postos de trabalho, diretos e indiretos, no terminal.

A Copi investiu nos dois últimos anos cerca de R\$ 110 milhões na construção de um dos mais modernos e eficientes terminais portuários de fertilizantes da América Latina no Porto do Itaqui, que entrou em operação comercial no início de 2021. Agora, em parceria com a VLI, investirá algo próximo a R\$ 200 milhões na ligação deste terminal à malha ferroviária e na construção do terminal de transbordo em Palmeirante, o que deve consolidar a região como um polo distribuidor do insumo para atender o agronegócio do centro-norte do país, com a instalação de novas indústrias para mistura de fertilizantes neste corredor, aproveitando o contrafluxo logístico e a capacidade de transporte deste novo corredor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2021

PIB, FERROVIAS E O REPORTO - POR NILSON MELLO

Por Nilson Mello OPINIÃO 22 Julho 2021



A preocupação de governos, deste e de anteriores, em ampliar os investimentos em infraestrutura logística e de transportes, por meio de privatizações e de novos marcos legais, é plenamente justificável considerando o grande potencial de crescimento desses setores, bem como a necessidade de retomada consistente e sustentável da economia no longo prazo. Investir em infraestrutura significa prevenir gargalos que aumentam custos e, no sentido inverso, reduzem a eficiência e a competitividade.

Tendo em vista as evidentes limitações orçamentárias que o país ainda enfrenta, em função da questão fiscal, é do setor privado que cada vez mais virão os investimentos necessários ao desenvolvimento. Um dado estimulante é que a taxa de investimento em máquinas, equipamentos e obras, que em média situava-se entre 16% desde 2015 e não ultrapassava os 18% desde 2000, em maio deste ano chegou a 22,1%, segundo a FGV. A economia dá claros sinais de revitalização: a previsão de avanço do PIB em 2021, de acordo com o mercado, passou a ser de 5,26%, contra 4,85% de poucas semanas atrás.

Os setores de portos e ferrovias têm clara participação no melhor desempenho dos investimentos. Nos portos, por onde passam mais de 95% de nossas exortações, desde 2019 foram concedidas 96 autorizações para terminais privados, que somam R\$ 8,9 bilhões em contratos. Somente em 11 contratos firmados nos últimos dois anos foi garantido mais de R\$ 1,4 bilhão em investimentos em terminais portuários, em oito estados.

Os investimentos no setor ganharão um impulso ainda maior com as desestatizações da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), programado para o último trimestre do ano, e do Porto de Santos, em 2022. Somente para a Codesa, cujo modelo de privatização foi publicado no Diário Oficial da União no mês passado, espera-se mais R\$ 1 bilhão em investimentos.

As ferroviárias têm sido outro capítulo importante. Desde 2019, já foram contratados R\$ 31 bilhões em investimentos, parte deles estruturada em governos anteriores. Vale dizer que os investimentos no setor saltaram de R\$ 420 milhões em 1997 para R\$ 6,9 bilhões, em 2020, um avanço de 1.400% no período, tendo alcançado o pico em 2015 (R\$ 7,7 bilhões), de acordo com a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

No período, a movimentação de carga geral pela malha ferroviária passou de 26,9 toneladas por quilômetro útil (TKU) para 110,2 TKU, uma variação de mais de 300%. Um fator que torna o setor potencialmente mais atrativo aos investimentos é a sua pequena participação na matriz de transportes, comparativamente a outros países.

Dos seis maiores países em extensão territorial, o Brasil é o que mais emprega o modal rodoviário no transporte de carga e o segundo que menos emprega as ferrovias. Em regra, comparativamente aos modais ferroviário e aquaviário, o transporte por rodovias é mais poluente e menos seguro. Não havendo subsídio ao combustível, será invariavelmente também o mais caro.

Maior país do mundo, a Rússia utiliza a malha ferroviária para o transporte de 81% de sua carga. Apenas 8% desse transporte são feitos por rodovia. No Brasil, 68% da carga são transportados por rodovias, enquanto apenas 21,5% seguem por ferrovias (ANTF), cabendo o restante aos modais aquaviário e, em menor participação, aéreo.

Na Austrália e no Canadá, também de dimensões continentais, as ferrovias têm igualmente grande importância estratégica, respondendo por 55% e 34% do transporte de carga, respectivamente, contra 27% e 19% do modal rodoviário. Mesmo nos EUA, país rodoviário por excelência, as rodovias têm uma participação no transporte de cargas (43% de sua matriz) menor do que no Brasil, enquanto as ferrovias respondem 27% desse tipo de movimento.

Entre as seis maiores nações em extensão territorial, apenas a China transporta menos carga por trem (apenas 14% da matriz) do que o Brasil, dando ênfase ao modal aquaviário (51% da matriz, a maior entre os seis gigantes) e também às rodovias (35%). Cabe dizer que somos também, dentre os seis, o país que menos utiliza o modal aquaviário (cerca de 10%).

Portanto, propostas que venham a estimular uma maior participação desses dois modais na matriz de transportes nacionais são sempre bem-vindas. No caso das ferrovias, o governo pretende estimular, dentro do novo marco legal, o regime de autorizações, mais ágil do que o de concessões. A ideia pode funcionar. A dúvida é se o melhor caminho é, de fato, por meio de uma Medida Provisória, como anunciado esta semana, ou concentrando esforços para que o Projeto de Lei do Senado que trata da matéria (PLS 261/2018) ganhe prioridade na pauta.

Em tese, um Projeto de Lei amplia o debate, permitindo o aprimoramento do novo marco. Até porque, no caso, o PLS 261 já foi assimilado pelos parlamentares. A premissa vale para todos os modais, bem como para o setor de infraestrutura. Em meio a essa discussão, entre projeto de lei ou MP, nunca é demais lembrar que, muitas vezes, uma providência pontual tem mais efeito para os investimentos no curto prazo do que a elaboração, trâmite e aprovação de uma complexa legislação.



E esse é justamente o caso do Reporto, o regime especial de tributação para a importação de equipamentos para ferroviárias e portos, que aguarda mobilização de Executivo e parlamentares para a sua prorrogação, antes de qualquer novo marco. Esse, sim, pela urgência e por já ser matéria conhecida, poderia vir por meio de MP. Afinal, sem o Reporto, os investimentos em portos e ferroviárias ficam comprometidos, já em 2021. Fiquemos todos atentos ao problema.

Nilson Mello Nilson Mello, advogado e jornalista, é sócio do Ferreira de Mello Advocacia e da Meta Consultoria e Comunicação



Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/07/2021



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