

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 097/2021
Data: 25/06/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
IBAMA FLAGRA EXPORTAÇÃO DE MADEIRA ILEGAL PELO PORTO DE SANTOS.....	4
FREDERICO BUSSINGER: CENTRALIZAÇÃO EMBUTIDA NA DESESTATIZAÇÃO?	4
CAMINHONEIROS DO PORTO DE SANTOS DECIDEM AGUARDAR RESPOSTA SOBRE VACINAÇÃO ATÉ A PRÓXIMA SEGUNDA	5
APÓS DESTRUIR ATRACADOURO, NAVIO CAP SAN ANTONIO VOLTA AO PORTO DE SANTOS.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO DA ANTAQ TERÁ NOVIDADES A PARTIR DE JULHO	7
MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA PARA O SETOR PORTUÁRIO	8
ANTAQ REALIZARÁ QUATRO LEILÕES DE ÁREAS PORTUÁRIAS EM AGOSTO	9
PORTAL PORTO GENTE	10
PORTO DE SANTOS E A TRAGÉDIA QUE QUASE ACONTECEU	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
LINE-UP DE AÇÚCAR DO BRASIL SOBE PARA 1,28 MI DE T DE PROGRAMAÇÃO NOS PRÓXIMOS DIAS	11
RAÍZEN VAI CONSTRUIR SUA SEGUNDA PLANTA DE ETANOL CELULÓSICO	11
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL É TEMA CENTRAL NA RELAÇÃO BRASIL E UNIÃO EUROPEIA, 2º MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DO PAÍS.....	11
CORREIO BRAZILIENSE - BR	13
GOVERNO INAUGURA CENTRO DE DESENVOLVIMENTO DE TECNOLOGIA EM SOROCABA	13
ISTOÉ - DINHEIRO	14
MINISTRA DA AGRICULTURA VÊ ‘BOOM’ DE PREÇOS DE COMMODITIES PELO MENOS ATÉ 2022	14
GUEDES DIZ QUE BRASIL TERÁ PROBLEMA “SERÍSSIMO” NO MERCOSUL POR IMPASSE COM ARGENTINA	16
LIRA DIZ QUE CONGRESSO DEVE APROVAR REFORMA TRIBUTÁRIA NESTE ANO.....	16
MONEYTIMES	17
VALE INVESTIRÁ ATÉ US\$ 6 BI PARA REDUZIR EMISSÕES ATÉ 2030, ANTE OS US\$ 2 BI PREVISTOS ANTES.....	17
ONS VÊ ALTA DE 4,7% NA CARGA DE ENERGIA DO BRASIL EM JULHO	17
LIRA INDICA DEPUTADOS CELSO SABINO E LUIZ CARLOS MOTTA PARA RELATORIAS DA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	18
INDÚSTRIA DE SILOS APOSTA NO MERCADO DE JUROS LIVRES PEGANDO O QUE FALTOU DO PLANO SAFRA	18
SUZANO JÁ TEM 22 MILHÕES DE TONELADAS DE CRÉDITOS DE CARBONO A NEGOCIAR	19
AGÊNCIA CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF	20
PARA PETROBRAS, ENTRADA DE CONCORRENTES NA ÁREA DE REFINO PODE BAIXAR PREÇO DE COMBUSTÍVEL.....	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	22
SINDIPETRO-BAHIA ENTRA COM RECURSO NO CADE CONTRA DECISÃO SOBRE VENDA DA RLAM.....	22
ORGANIZAÇÕES COLOCAM PRESSÃO SOBRE PLANOS NET-ZERO, COM ESTUDO QUE APONTA FALHA EM ESTRATÉGIAS DE DESCARBONIZAÇÃO.....	24
JORNAL O GLOBO – RJ	26
GOVERNO ENTREGA A LIRA PROJETO QUE ELEVA ISENÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA A R\$ 2,5 MIL. VEJA A NOVA TABELA	26
GUEDES PEDE REUNIÃO COM ENTIDADES SOCIAIS PARA OUVIR SOBRE O IMPACTO DE MEDIDAS COMO O AUXÍLIO EMERGENCIAL	32
AEROPORTO CATARINA É O PRIMEIRO AEROPORTO PRIVADO AUTORIZADO A RECEBER VOOS INTERNACIONAIS	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
COM EXPORTAÇÕES AQUECIDAS, BRASIL TEM 2º SUPERÁVIT CONSECUTIVO COM O EXTERIOR	34
GOVERNO PROPÕE ALÍQUOTA ÚNICA DE 15% PARA APLICAÇÕES EM RENDA FIXA E VARIÁVEL.....	36
JHSF E AEROPORTO DE CONGONHAS ABREM DISPUTA POR SETOR DE AVIAÇÃO EXECUTIVA.....	37
O FUTURO DO ETANOL SE O CARRO TIVER DE SER ELÉTRICO	39
EQUATORIAL VENCE LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DA COMPANHIA DE ELETRICIDADE DO AMAPÁ.....	41
CÂMARA RETIRA PROIBIÇÃO DE BARREIRA COMERCIAL A IMPORTADOS EM MP QUE FACILITA ABERTURA DE EMPRESAS.....	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
PRIMEIRO NAVIO DE CRUZEIRO DEIXA PORTO DA FLÓRIDA APÓS 15 MESES.....	43
GALVANI RENOVA SEU PLANO DE EXPANSÃO.....	43
BIDEN ACEITA REDUZIR PARA US\$ 1 TRI PACOTE DE INFRAESTRUTURA.....	45



HOMEM MAIS RICO DA ÁSIA VAI INVESTIR US\$ 10 BILHÕES EM ENERGIA VERDE.....	46
MMX METÁLICOS QUER MMX SUDESTE COMO BEM A LEILOAR	48
MINÉRIO DE FERRO APRESENTA ALTA DE 1,4% NO PORTO DE QINGDAO	49
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	49
EGITO E DONA DE NAVIO QUE ENCALHOU EM SUEZ CHEGAM A ACORDO INICIAL SOBRE INDENIZAÇÃO.....	49
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	50
GUEDES ANUNCIA QUE FAIXA DE ISENÇÃO DO IR PODERÁ SUBIR PARA R\$ 2,5 MIL	50
PETROBRAS É VENDEDORA ÚNICA NOS LEILÕES DE ENERGIA A-4 E A-5.....	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
METODOLOGIA DE COBRANÇA DO SSE ESTÁ EM ESTÁGIO AVANÇADO, DIZ NERY	52
‘CAPACIDADE GLOBAL PODE MUDAR POUCO NO CURTO PRAZO’, ANALISA MAERSK.....	54
ÁREA EM FORTALEZA PARA GRANÉIS SÓLIDOS SERÁ LICITADA DIA 13 DE AGOSTO.....	55
PORTO DE PARANAGUÁ INICIA SERVIÇO DE INSPEÇÃO E VERIFICAÇÃO SUBAQUÁTICA DO CAIS.....	55
KEPPEL E SEMBCORP MARINE DEVEM FUNDIR UNIDADES MARÍTIMAS E OFFSHORE	56
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS - BREVES CONSIDERAÇÕES	56
MINFRA E ESTADO ESTUDAM MELHORIAS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PARANAGUÁ	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

IBAMA FLAGRA EXPORTAÇÃO DE MADEIRA ILEGAL PELO PORTO DE SANTOS

Nos últimos dias, nove multas foram aplicadas e sanções ultrapassam R\$ 150 mil

Por: **Fernanda Balbino**



As multas passam de R\$ 150 mil e as vistorias começaram no dia 14 de junho.- Foto: Divulgação/IBAMA

O Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama) flagrou casos de exportação irregular de madeira no Porto de Santos. Foram expedidos nove autos de infração e as multas ultrapassam R\$ 150 mil. As irregularidades foram identificadas na segunda fase da Operação Retaguarda, realizada nos

terminais de contêineres do cais santista.

As vistorias começaram no último dia 14 e foram concluídas nesta sexta-feira (25). Participaram da operação fiscais do Ibama da cidade e de outros estados, como Pará e Distrito Federal, além de servidores que atuam no aeroporto de Viracopos, em Campinas.

De acordo com a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região, entre as irregularidades identificadas estão a exportação sem autorização e falta do Cadastro Técnico Federal (CFT) realizado pela autoridade ambiental. O documento é necessário para os embarques.

“A operação vem sendo estudada há meses, em sigilo. Nos últimos dias, vistoriamos os terminais de contêineres e as cargas de madeira. E foram constatadas as irregularidades”, afirmou a responsável pelo Ibama.

Mesmo com o fim das vistorias no cais santista, as investigações continuam. “Seguimos fiscalizando produto florestal nativo (madeira nativa) com destino a exportação com saída pelo Porto de Santos”, destacou Ana Angélica.

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: 25/06/2021

FREDERICO BUSSINGER: CENTRALIZAÇÃO EMBUTIDA NA DESESTATIZAÇÃO?

O modelo Landlord, concebido na Europa há 800 anos, está em quatro de cinco portos mundiais

Por: **Frederico Bussinger**

O modelo Landlord, concebido na Europa há 800 anos, está em quatro de cinco portos mundiais. Autonomia é seu pilar central: autonomia não apenas para executar, mas também para decidir. Disso decorre descentralização e participação institucionalizada de stakeholders.

No Brasil, nunca foi implantado. Mas chegamos próximo com o modelo balizado pela Lei nº 8.630/93: definir planos diretores, modelar e conduzir processos licitatórios, firmar contratos com os parceiros e/ou aditá-los, homologar projetos e aprovar investimentos, autorizar prestadores de serviços, fiscalizar operações e imputar penalidades, fixar e revisar tarifas, p.ex, eram atribuições da governança local; essa assentada sobre um “parlamento” (o Conselho de Autoridade Portuária, o CAP) e um órgão executivo (a Autoridade-Administradora). No tocante ao “Porto Organizado”, cabia

ao “ministério competente” (Transportes, hoje Infraestrutura, Minfra) exercer função recursal de 2ª instância.



Foto: Alexander Ferraz/AT

Mas durou pouco: o Plano Real veio para “domar a inflação”, levando à Fazenda decisões tarifárias. A inflação se estabilizou, mas o Ministério aí atua até hoje.

No ano seguinte, as Docas passaram a integrar o Programa Nacional de Desestatização. Na prática, arrendamentos passaram a ser supervisionados pelo Conselho Nacional de Desestatização e o BNDES, a participar das modelagens. O decreto foi revogado, mas o BNDES não apenas segue, como concentra as modelagens mais relevantes.

Em 2008, veio o Dec. nº 6.620. Objetivo? “Resolver o problema da carga de terceiros”. Por alguns considerado uma “Nova Lei dos Portos”, ele concentrou o processo decisório nos órgãos federais. O problema das cargas de 3º ficou sem solução. O decreto foi revogado. Mas a centralização do processo decisório foi transferida à MP-595. E, desta, à Lei nº 12.815/13 (Lei dos Portos atualmente vigente). No arranjo resultante, quase todas as funções estratégicas, originalmente na órbita da governança local, passaram a estar centralizadas na Secretaria Especial de Portos (SEP) e/ou na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O CAP passou a ser consultivo e, às administrações portuárias, restaram duas dezenas de funções de natureza essencialmente administrativas.

Registre-se que a MP-595 foi anunciada como “Programa de Investimentos em Logística para Portos” (veja vídeo). Inclusive com metas até 2017: R\$ 54,2 bi em concessões, arrendamentos e TUPs; ii) R\$ 6,4 bi em acessos; e iii) R\$ 3,8 bi em dragagem. No período foi efetivamente aplicado R\$ 0,46 bi; ritmo acelerado com a criação do PPI: R\$ 2,15 bi até 2019! Bem, se os investimentos ficaram bem aquém do anunciado, o processo decisório centralizado se consolidou.

A privatização das autoridades portuárias é pauta e diretriz do governo federal no momento. Atração de investimentos é, mais uma vez, o argumento-chefe. O modelo não está claro, apesar de algumas luzes vindas do processo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Três dúvidas básicas surgem quando o tema é tratado publicamente: i) isonomia no ambiente concorrencial; ii) participação dos stakeholders locais no processo decisório; e, iii) exercício da função de autoridade portuária; função que, sabe-se, é “imprivatizável”. Nem na Austrália o foi!

A resposta normalmente é que políticas, planejamento e regulação seguirão com o poder público. Que poder público? Se atualmente as administrações portuárias já não desempenham nenhuma função estratégica, após privatizadas as empresas que a exercem, haveria outros órgãos que não o Minfra e a Antaq? E isso para todos os portos.

Estaríamos a caminho de uma Autoridade Portuária Nacional? Vindo ou não os investimentos prometidos, seria essa uma reforma portuária, só que, desta vez, sem alteração legislativa?

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/06/2021

CAMINHONEIROS DO PORTO DE SANTOS DECIDEM AGUARDAR RESPOSTA SOBRE VACINAÇÃO ATÉ A PRÓXIMA SEGUNDA

Caso não seja contemplada no grupo a ser imunizado contra a covid-19, categoria promete cruzar os braços

Por: Fernanda Balbino

Os caminhoneiros autônomos do Porto de Santos decidiram esperar por uma resposta do Governo Federal, sobre quando serão vacinados contra a covid-19, até a próxima segunda-feira (28). Caso não seja contemplada no grupo a ser imunizado, a categoria promete cruzar os braços em data a ser definida na semana que vem.



O grupo a ser contemplado na iniciativa reúne os trabalhadores entre 25 e 34 anos, num total de 439 pessoas - Foto: Gervásio Batista/Agência Brasil

Na última quarta-feira (23), o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam) informou as autoridades sobre os planos de paralisação por dois dias a partir de ontem. Porém, na mesma data, recebeu um pedido da Autoridade Portuária de Santos (APS ou, em

inglês, Santos Port Authority, como tem se apresentado comercialmente) para postergar o movimento por 48 horas.

O prazo foi concedido, já que o diretor-presidente da estatal, Fernando Biral, em encontro realizado há duas semanas, se comprometeu a negociar a vacinação da categoria junto ao Governo Federal. “Vamos esperar o prazo. E devemos nos reunir, novamente, na segunda-feira (28), para ver o que a categoria decide a partir da semana que vem”, afirmou o integrante da junta governativa do Sindicam Alessandro Rodrigues.

De acordo com a Autoridade Portuária e com o Ministério da Infraestrutura, o grupo a ser contemplado na iniciativa reúne os trabalhadores entre 25 e 34 anos, num total de 439 pessoas distribuídas entre os municípios de Santos, Guarujá, Cubatão, São Vicente e Praia Grande. Isso corresponde a pouco mais de 20% do total previsto.

A APS e o Ministério ainda informaram que receberam, dos sindicatos, a lista dos profissionais a serem imunizados apenas na quarta-feira (23), e repassaram a relação às prefeituras locais. Os que têm mais de 42 anos já podem ser imunizados em Santos, independentemente da profissão. Em Guarujá, hoje é a vez dos que têm 43 e 44 anos.

Ministério da Saúde

Em nota, o Ministério da Saúde não indicou uma data para a vacinação dos caminhoneiros autônomos do Porto. A pasta apontou que os profissionais, contemplados como grupo prioritário no Plano Nacional de Operacionalização da Vacinação Contra a Covid-19 (PNO), “poderão também ser vacinados em alinhamento às etapas da campanha, uma vez pertencentes a outros grupos como, por exemplo, comorbidades e faixa etária”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/06/2021

APÓS DESTRUIR ATRACADOURO, NAVIO CAP SAN ANTONIO VOLTA AO PORTO DE SANTOS

Embarcação vai descarregar cerca de 900 contêineres na Brasil Terminal Portuário (BTP)

Por: Fernanda Balbino

Com o auxílio de quatro rebocadores, o Cap San Antonio retornou ao Porto de Santos no início da tarde desta quinta-feira (24). O porta-contêineres ficará atracado no cais da Brasil Terminal Portuário (BTP), na Alemoa, quando acontecerá a descarga de contêineres, prevista para esta sexta-feira (25).

O navio tem 333 metros de comprimento e 48 metros de boca (largura). No último domingo, ao deixar o cais santista, o cargueiro colidiu com um atracadouro da travessia de balsas Santos-Guarujá, que ficou destruído.



Operação foi realizada com auxílio de quatro rebocadores nesta quinta-feira (24) Foto: Matheus Tagé/AT

Depois do acidente, ele foi deslocado para a área de fundeio, na Barra de Santos, por determinação da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). A Autoridade Marítima também exigiu um lado de uma sociedade classificadora, atestando as condições de navegabilidade da embarcação.

Com a atracação na BTP, cerca de 900 contêineres devem ser descarregados. A carga, que tinha como destino o porto de Paranaguá (PR) será entregue pela armadora Maersk aos clientes.

O Cap San Antonio ainda deverá ser vistoriado por equipes da CPSP, que investigam as causas do acidente. Depois, o cargueiro passará pelos reparos necessários para seguir viagem.

“Os reparos necessários no navio também estão sendo coordenados para que ele retome seu itinerário e navegue para o porto de Paranaguá o mais rápido possível. A empresa segue à disposição das autoridades e está em frequente comunicação com os encarregados da investigação”, destacou a Maersk, em nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/06/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO DA ANTAQ TERÁ NOVIDADES A PARTIR DE JULHO

Uma das mudanças é a possibilidade de o usuário pesquisar sobre o transporte TKU

Apartir de julho deste ano, o Estatístico Aquaviário da ANTAQ terá algumas novidades. O gerente de Estatística e Avaliação de Desempenho da Agência, Fernando Serra, detalhou algumas das mudanças durante a 29ª Reunião dos Portos sobre o Sistema de Desempenho Portuário (SDP). O Estatístico Aquaviário é uma ferramenta online de consulta de dados do setor aquaviário, com informações sobre movimentação portuária, navegações, atracações de navios, tarifas e tempos operacionais de navios.

O Estatístico da ANTAQ pode ser acessado diretamente no Portal da Agência, em <http://www.gov.br/antaq>, ou pelo link <http://anuario.antaq.gov.br>. A nova versão estará também disponível, quando for ativada, através desses dois acessos.

Quando o novo painel estiver publicado, todos os temas que compõem suas abas (movimentação portuária, longo curso, cabotagem, vias interiores, contêineres, transporte TKU, indicadores e relatórios personalizados) estarão dispostos de uma forma mais fácil de se navegar. Os filtros de pesquisa receberam localização de destaque, ficando fixos na sua parte superior de todas as telas (abas).

Uma das novidades é a parte onde o interessado poderá ver dados sobre o transporte aquaviário na unidade de Tonelada por Quilômetro Útil (TKU). O TKU representa o produto entre a distância percorrida e a carga transportada entre um par de origem e destino. Com essa medida, será possível se fazer comparações entre o modal aquaviário e outros modais de transportes, como o rodoviário e o ferroviário.

Importante foco foi dado à construção dos Relatórios Personalizados. Alguns dos temas disponíveis para geração desses relatórios são: portos, contêineres, indicadores, longo curso, cabotagem e vias interiores. Esses relatórios permitem que o uso de combinações entre filtro, dimensões e métricas, de forma a deixar a extração dos dados dentro do que o usuário deseja obter como relatório. A partir dessa nova versão, a ANTAQ deseja concentrar mais esforços na construção de novos filtros, capazes de atender mais precisamente às necessidades de cada usuário do Portal Estatístico.

“A ANTAQ sempre procura aprimorar o Estatístico Aquaviário. É uma ferramenta de utilidade pública que traz diversos dados sobre o setor regulado pela Agência. O painel serve de fonte de pesquisa para academias, entidades privadas, governo e para toda a sociedade. É uma ferramenta que possui dados precisos e transparentes que são atualizados mensalmente”, destacou Serra.

Acesse o Estatístico Aquaviário em gov.br/antag na parte “ANTAQ INDICA”.

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: 25/06/2021

MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA PARA O SETOR PORTUÁRIO

É o que está previsto no memorando de entendimentos assinado entre a ANTAQ e o CADE sobre a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega - SSE de contêineres nas instalações portuárias



O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Eduardo Nery, participou nesta quinta-feira (24) do Diálogo com as Associadas da ABTP, promovido pela Associação Brasileira de Terminais Portuários. O evento teve como tema o memorando de entendimentos assinado na semana passada pela Agência e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, que definiu posicionamentos comuns acerca do Serviço de Segregação e Entrega - SSE de

contêineres em instalações portuárias, assunto que é objeto da Resolução Normativa-ANTAQ nº 34, de 2019.

“O texto reúne e uniformiza conceitos compartilhados pela ANTAQ e pelo CADE, trazendo maior segurança jurídica ao setor”, reiterou Nery ao falar sobre o documento no evento da ABTP. Para o diretor da ANTAQ, o memorando representa um recado muito eloquente para o mercado da convergência de entendimento entre as duas agências de Estado de que o SSE é efetivamente um serviço e que sua cobrança não é uma irregularidade em si. “Poderão sim haver situações em que ocorram irregularidades na cobrança dessa taxa. Mas as duas agências irão trabalhar para coibir possíveis abusividades”, afirmou.

Para o superintendente de Regulação da ANTAQ, Bruno Pinheiro, que também participou do debate da ABTP, o memorando vem pacificar o entendimento em relação à validade da cobrança do SSE. “É claro que agora será preciso comprovar se há abusividade, se há impacto no mercado e, havendo, o CADE e a ANTAQ irão condenar essa abusividade no limite das suas competências”, explicou.

O que diz o Memorando

De acordo com o memorando de entendimentos, a cobrança do SSE não é um ato ilícito, mas pode ser considerada abusiva quando verificados, por exemplo, valores exorbitantes; o caráter discriminatório e não isonômico; a falta de racionalidade econômica na cobrança; a cobrança em duplicidade por rubricas já abrangidas pela box rate (cesta de serviços oferecidos pelo terminal ou operador portuário, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato ou



divulgada em tabela de preços), pelo SSE e/ou remuneradas pela Terminal Handling Charge (THC); e a cobrança por serviço sem a efetiva contraprestação, entre outras.

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

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

Resolução Normativa

Conforme a Resolução Normativa-ANTAQ nº 34, o Serviço de Segregação e Entrega - SSE refere-se à cobrança, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, não fazendo parte dos serviços remunerados pela Box Rate, nem dos serviços cujas despesas são ressarcidas por meio do THC.

De acordo com o normativo da ANTAQ, a cobrança do SSE se fará com o prévio agendamento eletrônico por parte da instalação ou operador portuário de janelas operacionais a serem disponibilizadas contínua e regularmente espaçadas, de forma a atender a totalidade dos clientes/usuários.

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: 25/06/2021

ANTAQ REALIZARÁ QUATRO LEILÕES DE ÁREAS PORTUÁRIAS EM AGOSTO

As sessões acontecerão no dia 13. As áreas são em Maceió (AL), Santana (AP) e Fortaleza (CE)

A ANTAQ realizará, em 13 de agosto, na B3, em São Paulo, quatro leilões de áreas portuárias. Os avisos foram publicados nestas quinta e sexta-feiras (24 e 25) no Diário Oficial da União. As áreas se localizam nos portos de Maceió (AL), de Santana (AP), de Fortaleza (CE) e Salvador (BA).

A área no Porto de Maceió, denominada MAC14, é destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis sólidos vegetais, especialmente cavaco de madeira. A MCP02, em Santana, será destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja. A MUC01, localizada em Fortaleza, será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos. Já a SSD09, localizada em Salvador, será destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada.

Editais e Anexos

O edital e seus anexos poderão ser obtidos nos endereços eletrônicos da ANTAQ (<https://www.gov.br/antag/>) e do Ministério da Infraestrutura (<https://www.gov.br/infraestrutura/>). Ficarão disponibilizados, ainda, na sede da Agência, localizada no endereço: SEP, Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ, Asa Norte - Brasília/DF.

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: 25/06/2021

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS E A TRAGÉDIA QUE QUASE ACONTECEU

Redação Portogente



A Autoridade do Porto de Rotterdam trabalha para garantir que o porto e seus arredores permaneçam seguros, saudáveis e atraentes. A segurança é nossa prioridade número um no porto

O navio com contêineres da Hamburg Süd que colidiu com a estação de balsas no Porto de Santos, no dia 20 de junho último, poderia ter provocado uma tragédia. Nesse atracadouro são carregadas e descarregadas balsas com capacidade para 50 veículos de passageiros, na travessia entre as cidades de Santos e Guarujá, no litoral paulista. A colisão aconteceu justamente no domingo, quando ocorrem os fluxos mais intensos.

Acidente balsa JUN2021 7

Uma travessia a seco ligando essas duas cidades margens do Porto é uma promessa centenária, com muitos projetos anunciados, sem ter havido, todavia, algum progresso. Segregar o trânsito do porto e das cidades é um parâmetro imperativo mundialmente. Tanto na visão da sustentabilidade, quanto da produtividade. O ministro da Infraestrutura garante a construção desse túnel submerso, com ampla mobilidade, incluindo o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT.



Acidente balsa JUN2021 6

A causa da colisão do navio ainda não foi devidamente apurada. Todavia, sendo ela fortuita ou culposa, ambas as situações devem ser refletidas, para serem garantidas margens de segurança no porto mais movimentado do Brasil. Esse fluxo urbano cruzando a intensa rota de navios demonstra que a infraestrutura do porto é deficiente. Apesar de a engenharia brasileira ter competência para implantação desse túnel submerso. Faltam visão e gestão.

Não paira dúvida de que a construção do túnel deve ser incluída como obrigação do contrato de privatização dos acessos ao porto. Ademais, convém que o ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas conheça as linhas do projeto Santos 2050. Trata-se de uma conceituação inovadora da infraestrutura, logística e dos transportes, e que inclui essa travessia a seco na estratégia para dobrar a atual movimentação de mercadorias em 30 anos.

Daí resultará um projeto de logística portuária ágil, com planejamento, infraestrutura e tecnologia. Paralelamente, haverá em consequência, uma mudança decisiva na maneira de construção das cidades portuárias para as pessoas.

Assista ao vídeo

Conheça o túnel imerso - Proposta de ligação seca entre Santos e Guarujá

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/06/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

LINE-UP DE AÇÚCAR DO BRASIL SOBE PARA 1,28 MI DE T DE PROGRAMAÇÃO NOS PRÓXIMOS DIAS

Informação: Notícias Agrícolas (25 de junho de 2021)

O line-up de açúcar do Brasil, programação de embarques pelos portos do país, registrava 1,28 milhão de toneladas na semana até o dia 23 de junho, sobre 1,15 milhão de t na semana anterior, sendo 1,23 milhão de t de VHP, segundo a agência marítima Williams Brasil.

O total de navios no período era de 38, sobre 40 na semana anterior. A maior parte da programação de navios estava relacionada ao Porto de Santos, com 982,18 mil t, seguida por Paranaguá com 293,17 mil t, segundo o levantamento da empresa.

Os dados da Williams Brasil consideram as embarcações ancoradas, as que esperam a atracação e as que devem chegar aos portos até dia 09 de julho.

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

Data: 25/06/2021

RAÍZEN VAI CONSTRUIR SUA SEGUNDA PLANTA DE ETANOL CELULÓSICO

Informação: Revista RPAnews

Em comunicado ao mercado a diretoria do Grupo Raízen anunciou nesta sexta-feira (25) que construirá sua segunda planta de etanol celulósico (E2G) que será integrada à unidade Bonfim, localizada em Guariba/SP.

A nova planta de E2G, prevista para começar a operar em 2023, terá capacidade instalada de produzir 82 milhões de litros de etanol de segunda geração por safra, o dobro da capacidade da outra planta de E2G mantida pelo grupo.

Com o investimento, a Usina Bonfim passará a produzir, além do etanol celulósico, açúcar, etanol de primeira geração e energia elétrica a partir da biomassa da cana, a Bonfim também abriga “a primeira planta de Biogás da Companhia, inaugurada em outubro de 2020”.

Ainda no comunicado, a Raízen informa que com o início da operação desta segunda planta, a capacidade total de produção do grupo será de aproximadamente 120 milhões de litros de etanol E2G por ano.

“O anúncio da nova planta atende a crescente demanda pelo produto no mercado internacional, com 91% do seu volume já comercializado em contrato de longo prazo com um player global de energia. Com o domínio da tecnologia, a Raízen se consolidará como o único produtor mundial a operar 2 plantas de etanol celulósico em escala industrial”, destaca a nota assinada por Marcelo Eduardo Martins, da vice-presidência de Relações com Investidores do grupo.

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

Data: 25/06/2021

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL É TEMA CENTRAL NA RELAÇÃO BRASIL E UNIÃO EUROPEIA, 2º MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DO PAÍS

Informação: FIESP (25 de junho de 2021)



Desenvolvimento sustentável foi tema de encontro conjunto do Derex e Cosema da Fiesp. Fotos: Karim Kahn/Fiesp

A União Europeia é atualmente o 2º maior parceiro comercial do Brasil que, por sua vez, é considerado o maior mercado da América Latina e um destino privilegiado para os investimentos europeus. Diante das relações comerciais, o Departamento de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Derex) e o Conselho Superior de Meio Ambiente (Cosema) da Fiesp avaliaram o tema sustentabilidade sob a ótica do setor produtivo, em seminário on-line, transmitido

pelo YouTube da Fiesp nesta terça-feira, 22/6.

Em meio à complexidade do bioma amazônico – região que compreende cerca de 50% do território brasileiro, equivalente a 14 países europeus e com uma população de cerca de 20 milhões de pessoas -, não se pode impedir o combate ao desmatamento.

O Brasil possui uma das legislações ambientais mais avançadas do mundo, de acordo com Thomaz Zanotto, diretor titular do Derex: “O Brasil assumiu um compromisso público na cúpula do Clima em acabar com o desmatamento ilegal, igualmente bem recebido pelo meio empresarial, e já se antecipam os resultados dos compromissos voluntários assumidos pelo Brasil no Acordo de Paris”, disse.

O país busca as melhores práticas corporativas da indústria e do agronegócio brasileiro, em termos de responsabilidade ambiental, o que, de acordo com Zanotto, traduz a formação de clusters com alto grau de compliance ambiental representado pelos setores sucroenergético, químico e de energia renovável.

“O desenvolvimento econômico é importante aliado da preservação ambiental, sem ele dificilmente alcançaremos resultados sustentáveis duradouros. Não há estratégia empresarial que se mantenha sem que esteja alicerçada no uso sustentável dos recursos e com compromissos de preservação ambiental que possam ser mensuráveis, reportáveis e verificáveis”, destaca Zanotto.

Marcos Madureira, presidente da Eurocâmaras, chamou a atenção para dois importantes pontos. “O principal, combater o desmatamento, que não só compromete o acordo União Europeia (UE) e Mercosul, mas também os investimentos estrangeiros no país e a comercialização de produtos brasileiros no exterior; segundo ponto, temos de desenvolver a Amazônia por meio da bioeconomia, com ecoturismo, com a piscicultura, com incentivo à transformação digital, entre outras [atividades]. Assim, criaremos riquezas para o Brasil e, conseqüentemente, o bem-estar da população”, pontuou Madureira.

Para Stelios Hormouziadis, cônsul geral da Grécia, em São Paulo, a temática de hoje é importante que todos entendam que se trata refere a uma questão mundial. Segundo ele, em 2020, 35% da energia consumida na Grécia foi produzida a partir de fontes de energias renováveis. Nesse aspecto, o potencial do país nos setores de energia solar e eólica é bem reconhecido.

Hormouziadis também frisou que o plano nacional para energia e mudança climática da Grécia prevê políticas e investimentos europeus, nacionais e internacionais, a fim de alterar o modelo de energia de consumo por meio da modernização da rede elétrica, mobilidade elétrica, melhoramento da eficácia energética, gestão dos resíduos sólidos, as smart homes, o reflorestamento e a proteção da biodiversidade.

O governo da Grécia e os setores privados de investidores europeus e internacionais visam alcançar 60% da produção elétrica por energias renováveis. “Nesse contexto, a parceria com o Brasil é muito importante para encarar esse desafio que não é só nacional, mas de todo o mundo”, refletiu Hormouziadis.

Ignacio Ybáñez, embaixador da União Europeia, no Brasil, avaliou a importância do impacto e do acordo com o setor privado nesse contexto. O pacto verde da UE, no combate a problemas climáticos e desafios ambientais, lançado em 2019, sobre uma nova estratégia de crescimento, visa a transformar a UE em uma sociedade equitativa e próspera, com economia moderna e eficiente, além de garantir recursos e ser competitiva.

“Será um grande desafio. Para isso, foi desenvolvido o programa Next Generation UE, próxima geração União Europeia, que vai se constituir em 27 planos de recuperação e resiliência, incluindo o foco na saúde”, afirmou Ybáñez. O programa contará com orçamento de 750 bilhões de euros. Esses e outros programas dão embasamento à busca de aliança com parceiros de outros países, como Estados Unidos, Canadá, Japão, China e países da África e América Latina, como o Brasil, entre outros.

O Brasil é um parceiro estratégico da UE, tendo percorrido um caminho longo na área da sustentabilidade, com a Agenda do Rio [Eco Rio 92], por exemplo, e negociações internacionais, como o Acordo de Paris, celebrado em 2015, relativo à mudança climática. E, juntos, avaliou Ybáñez, a UE quer prosseguir nesse caminho.

São muitos os benefícios que o Brasil e UE têm identificado, como o acordo que prevê que o comércio deve ser realizado observando o respeito ao meio ambiente e as condições adequadas de trabalho. “Temos no Acordo com o Mercosul o capítulo mais progressista no que se refere ao comércio e ao desenvolvimento sustentável. Porém, precisamos redobrar nosso engajamento com os nossos parceiros do Mercosul para enfrentar a ameaça representada pelo desmatamento”, salientou o embaixador.

A recente decisão do governo brasileiro, na Cúpula dos Líderes do Clima, realizada em abril, por videoconferência, foi bem recebida internacionalmente, mas agora precisamos de resultados completos, na avaliação do representante da Grécia. Os índices de desmatamento atingidos em abril e maio não são um bom sinal e é preciso trabalhar de forma coordenada para obter efetividade, pois uma imagem negativa afeta os produtores e empresas que vem trabalhando corretamente, disse. “Respeitando a soberania do Brasil, a UE está comprometida a contribuir para proteger a Amazônia do desmatamento ilegal e cooperar nesta agenda”, conclui Ybáñez, em sua intervenção.

Assista ao seminário na íntegra neste link.

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

Data: 25/06/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

GOVERNO INAUGURA CENTRO DE DESENVOLVIMENTO DE TECNOLOGIA EM SOROCABA

De acordo com informações de Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), o centro foi criado no âmbito do Plano Nacional de IoT e da Estratégia Nacional para a Transformação Digital em parceria com a prefeitura da cidade

Por Agência Brasil

O presidente Jair Bolsonaro inaugurou hoje (25) o Centro de Excelência MCTI em Tecnologia 4.0, na cidade de Sorocaba, no interior de São Paulo. Integrado ao Parque Tecnológico de Sorocaba, o local é pioneiro por empregar o conceito de "hélice quádrupla", que une conhecimento e inovação,

estimulando o desenvolvimento tecnológico, especialmente baseado em Internet das Coisas (em inglês, Internet of Things, IoT) e robótica.

De acordo com informações de Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), o centro foi criado no âmbito do Plano Nacional de IoT e da Estratégia Nacional para a Transformação Digital em parceria com a prefeitura de Sorocaba.

O projeto piloto em 5G poderá ser replicado por indústrias de grande, médio e pequeno porte, universidades, escolas técnicas, entidades e organizações, permitindo a aplicação de novas tecnologias nas áreas de manufatura, logística, capacitação e desenvolvimento de pessoas. De acordo com o governo, todas as experiências desenvolvidas ficarão disponíveis para consulta em uma plataforma digital, fazendo com que Sorocaba seja um polo irradiador de conhecimento para o Brasil.

"É nisso que devemos investir, em tecnologia. Podemos ser como outros países, como Coreia do Sul, Israel, Japão e outros, que não têm nada, petróleo, terra, mas têm tecnologia. Nós estamos indo aos poucos", disse o presidente, na cerimônia de inauguração.

Futuro

O ministro Marcos Pontes afirmou, em entrevista para a TV Brasil, que além de ajudar no desenvolvimento de novas tecnologias para o futuro, o centro conecta as empresas da região e permite ao Brasil não ficar para trás no momento em que a tecnologia cresce exponencialmente.

A expectativa com o novo centro é a criação de postos de trabalhos, com capacitação de colaboradores em tecnologias 4.0, a inovação, a conexão da tecnologia aplicada nas indústrias e na fabricação de produtos, além de melhorias nas produtividades, com maior eficiência e redução de custo.

"Temos a capacidade dos nossos universitários, jovens excelentes, empresa sendo desenvolvidas. Se o país quiser ser competitivo no ambiente internacional, especialmente na recuperação pós-pandemia, precisamos investir nessas tecnologias, nas inovações que são consequências dessa tecnologia e na automatização de todos os sistemas utilizados nessas empresas para que sejam mais competitivas na produção", afirmou Pontes.

Também participaram da cerimônia a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, e o ministro das Comunicações, Fábio Faria.

Fonte: Correio Braziliense - BR
Data: 25/06/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MINISTRA DA AGRICULTURA VÊ 'BOOM' DE PREÇOS DE COMMODITIES PELO MENOS ATÉ 2022

SÃO PAULO (Reuters) – Os preços das commodities agrícolas deverão seguir em patamares historicamente elevados por mais um tempo, com esse "boom" prosseguindo até pelo menos 2022, diante da forte demanda global por produtos brasileiros, disse a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, nesta quinta-feira.

"Este ano e o próximo ano eu vejo que este 'boom' das commodities continuará acontecendo, pela demanda mundial que a gente tem visto pelos produtos brasileiros –e não só brasileiros, mas a própria safra americana, que tem sido vendida muito rapidamente", disse ela, em entrevista de

manhã à CNN Brasil, na qual também comentou sobre a saída de Ricardo Salles do Ministério de Meio Ambiente.



Ministra da Agricultura do Brasil, Tereza Cristina Dias.
(Crédito: Reuters)

Ela ressaltou ainda que produtores têm aproveitado os patamares de preços e fixado vendas da próxima safra, o que também colabora com o cenário. Os negócios de soja para 2021/22 atingiram, até o início do mês, 17,4% do potencial da colheita, conforme a consultoria privada Datagro.

“Então eu acredito que esse ‘boom’ continue pelo menos por este ano e o outro.”

Ela lembrou que a inflação dos alimentos aconteceu não só no Brasil, mas no mundo todo por um desequilíbrio entre a oferta e a demanda.

“O arroz, por exemplo, foi um caso emblemático... Não teve nada a ver com a pandemia, a princípio. Houve um período de falta de incentivo à produção de arroz, o arroz ficou muito barato no Brasil, nós tivemos um decréscimo de oferta. Aí, na pandemia, houve uma mudança de hábito, se consumiu mais arroz, e o preço subiu.”

Ela comparou o “boom” recente ao que aconteceu em 2007, mas disse acreditar que alguns mercados já estão vendo um equilíbrio, e os preços recuando ante as máximas históricas.

“Está havendo uma mudança global no preço dos alimentos –nos EUA tem, agora, um aumento das carnes muito acentuado. Mas isso volta. O arroz já voltou –não sei quando ele vai voltar na prateleira do supermercado, mas para o produtor o preço já caiu bastante do que foi no ano passado”, disse, citando que as carnes no país também estão abaixo dos patamares históricos.

“Teve uma diminuição nos preços do frango. As coisas são assim. Agora, o que podemos fazer, qual o remédio, qual a ferramenta para isso? É produzir mais, é aumentar a oferta, e é claro que aí os preços vão se equilibrar.”

No caso do milho, a cotação registra recuo de cerca de 13% em junho, abaixo de 90 reais a saca, segundo o indicador Esalq, à medida que a colheita da segunda safra progride. Já o arroz também teve recuo semelhante no acumulado de junho no Rio Grande do Sul.

A ministra comentou também que o Brasil sofreu impacto adicional de uma quebra acentuada de safra de milho devido à seca em 2021.

“Nas grandes culturas, hoje, o milho está sendo colhido. Vamos ter uma quebra significativa na safra de inverno porque tivemos um período de falta de chuvas entre março e abril. Maio e junho começamos a ter mais chuvas, então até conseguimos salvar uma área significativa do milho para que essas perdas não fossem maiores.”

Para a próxima safra, ela disse que há preocupações relacionadas à crise hídrica para os agricultores irrigantes, em momento em que a água está sendo disputada para a geração hidrelétrica.

“Agora, é preocupante, porque quem irriga, depende de água, de energia elétrica... Então a gente está conversando, nós temos um comitê dentro do governo de avaliação dessa crise, para que as medidas necessárias sejam implementadas e antecipadamente”, comentou, ressaltando que a grande maioria dos cultivos brasileiros não depende de irrigação.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 25/06/2021

GUEDES DIZ QUE BRASIL TERÁ PROBLEMA “SERÍSSIMO” NO MERCOSUL POR IMPASSE COM ARGENTINA

Por José de Castro



Ministro da Economia, Paulo Guedes, durante evento no Congresso

SÃO PAULO (Reuters) – O ministro da Economia, Paulo Guedes, criticou nesta sexta-feira a oposição da Argentina a acordos comerciais do Brasil com outros países e alertou que haverá um problema “seríssimo” se o governo vizinho não revir suas posturas em relação ao Mercosul.

“Nós não vamos sair do Mercosul, não, mas nós não vamos estar num Mercosul movido a ideologias”, disse Guedes ao participar da reunião mensal na

Comissão Temporária da Covid-19 no Senado.

“Nós é que não podemos deixar... que um veto... de um governo... é... argentino possa impossibilitar um acordo comercial nosso com o exterior”, disse o ministro depois de falar sobre travas no acordo comercial com a União Europeia (UE).

“Nós queremos modernizar o Mercosul. E nós vamos ter um problema, porque a Argentina diz que ela exige poder de veto. [...] E o Brasil não vai parar porque tem um presidente da Argentina que exige um poder de veto, não”, afirmou Guedes, dizendo contar com apoio de seus pares uruguaio e paraguaio.

As críticas de Guedes não foram direcionadas apenas à Argentina. O ministro reclamou ainda que o Brasil tem sido criticado na comunidade internacional por questões ambientais e/ou protecionistas.

“O que está acontecendo? Nos botaram de castigo. Seja pelo problema ambiental, seja pelo protecionismo, pouco importa, como somos Brasil.”

“A verdade é que lá fora já tem quase que um julgamento e um veredicto contra o Brasil. [...] Há nações que são protecionistas e temem a potência, a competência do nosso agronegócio, e elas usam o ambiente como disfarce para no fazer um ataque comercial”, completou Guedes, acrescentando que o país tenta fazer sua parte na preservação do meio ambiente.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/06/2021

LIRA DIZ QUE CONGRESSO DEVE APROVAR REFORMA TRIBUTÁRIA NESTE ANO

Por Ricardo Brito



BRASÍLIA (Reuters) – O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta sexta-feira que acredita na aprovação de todas as fases da reforma tributária pelo Congresso Nacional neste ano, em pronunciamento após receber o texto de nova etapa da proposta das mãos do ministro da Economia, Paulo Guedes.

Presidente da Câmara, Arthur Lira

“Acredito na aprovação de todas as matérias ainda neste ano para que a gente deixe para tratar da eleição em 2022, deixar esse assunto bem longe, as

polarizações não são necessárias, nem bem-vindas”, disse.

Nesta sexta, o governo apresentou duas propostas, uma que eleva a faixa de isenção do imposto de renda para a pessoa física de 1,8 mil reais para 2,5 mil reais, e outra que propõe uma elevação dos impostos sobre rendimentos de capital.

Mais tarde, Lira anunciou os relatores.

“Seguindo o trâmite da reforma tributária, acabo de designar os relatores dos projetos que estão na Câmara dos Deputados. O deputado Luiz Carlos Motta (PL-SP) será o relator do projeto de lei que institui a Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS)”, disse Lira.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/06/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

VALE INVESTIRÁ ATÉ US\$ 6 BI PARA REDUZIR EMISSÕES ATÉ 2030, ANTE OS US\$ 2 BI PREVISTOS ANTES

Por Reuters



A companhia tem desenvolvido diversas iniciativas voltadas ao ESG (Imagem: Vale/Divulgação via REUTERS)

A mineradora Vale (VALE3) prevê investir de 4 bilhões a 6 bilhões de dólares para reduzir emissões até 2030, em um avanço ante estimativa anterior que previa aportes de até 2 bilhões de dólares, segundo apresentação publicada pela companhia ao mercado nesta quinta-feira.

A companhia tem desenvolvido diversas iniciativas voltadas ao ESG (sigla em inglês para meio ambiente, sustentabilidade e governança), como busca por eficiência energética, eletrificação de mina e ferrovia e busca por redução do uso do combustível fóssil.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/06/2021

ONS VÊ ALTA DE 4,7% NA CARGA DE ENERGIA DO BRASIL EM JULHO

Por Reuters



O Sudeste/Centro-Oeste tem avanço estimado em 4%, enquanto a região Sul aparece com 3,5% (Imagem: REUTERS/Ueslei Marcelino)

A carga de energia do Brasil deverá avançar 4,7% em julho, projetou o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) nesta sexta-feira, dando sequência a uma recuperação na comparação anual, com diversos setores se adaptando à pandemia da Covid-19 no país.

Os crescimentos mais intensos na carga de energia devem ocorrer no Norte, com avanço anual de 7,9% em julho, seguido pelo Nordeste, com alta de 7,1%.

O Sudeste/Centro-Oeste tem avanço estimado em 4%, enquanto a região Sul aparece com 3,5%.

As precipitações nas usinas foram estimadas pelo ONS em 63% da média histórica para o Sudeste/Centro-Oeste, que concentra os maiores reservatórios.

No Nordeste, segunda região em armazenamento, a estimativa ficou em 43%.

No Sul, o índice está projetado em 53%, enquanto no Norte em 80%.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/06/2021

LIRA INDICA DEPUTADOS CELSO SABINO E LUIZ CARLOS MOTTA PARA RELATORIAS DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Por Agência Câmara



Lira: reformas vão ajudar Brasil a superar a crise econômica (Imagem: Pablo Valadares/Câmara dos Deputados)

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), indicou os deputados Celso Sabino (PSDB-PA) e Luiz Carlos Motta (PL-SP) para as relatorias dos dois projetos da reforma tributária que tramitam na Casa.

Motta será o relator do projeto de lei que institui a Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS)

em substituição ao Programa de Integração Social (PIS) e à Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins) (PL 3887/20).

Celso Sabino será o relator da reforma do Imposto de Renda para pessoas físicas, para empresas e investimentos, entregue nesta sexta-feira (25) pelo ministro da Economia, Paulo Guedes.

Mais cedo, Lira afirmou que vai se empenhar para que as reformas sejam aprovadas ainda neste ano na Câmara para ajudar o Brasil a superar a crise econômica e a crise sanitária. Segundo o presidente, a proposta vai garantir simplificação, desburocratização e trazer segurança jurídica para os investimentos no País.

“O otimismo de todos os cenários para o Brasil é impressionante, não podemos, em hipótese alguma, atrapalhar essa rampa de crescimento do PIB, dos empregos, do otimismo, da vontade de vencer para que, rapidamente, com o aumento da vacina, o Brasil possa voltar a conviver junto, e ter justiça tributária, de forma que quem ganha mais, paga mais. Esse é o nosso compromisso”, defendeu o presidente.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/06/2021

INDÚSTRIA DE SILOS APOSTA NO MERCADO DE JUROS LIVRES PEGANDO O QUE FALTOU DO PLANO SAFRA

Por Giovanni Lorenzon

Com safras crescendo duas vezes mais que o encurtamento do déficit de ensilagem brasileiro, a Industrial Pagé acredita que o sistema financeiro vai entrar com mais peso no financiamento de sistemas de armazenagem.

No pacote de R\$ 251,2 bilhões do Plano Safra, recém conhecido, o governo ainda deixou, no mínimo, R\$ 5 milhões de fora daquilo que as cerca de 23 empresas nacionais do setor – descontadas as centenas informais que têm por aí –, acreditam que seria o ideal para a temporada 21/22.



Indústria de armazenagem vê expansão de fontes de recursos e de novos projetos

Deu R\$ 4,12 milhões, com juros controlados de 5,5% a 7%. Apesar da expansão de 84%, tamanho é esse gargalo do agronegócio de commodities, disputando a ponta com a logística de transporte, que a Pagé acredita que os bancos, fora das linhas do BNDES, não vão querer ficar muito tempo de fora. E a indústria catarinense diz receber muitas consultas de agentes financeiros.

Até porque, segundo o supervisor comercial nacional da empresa, Amilcar Rostro, boa parte desses recursos oficiais vai acabar ficando com os pequenos e médios produtores. Em projetos de até R\$ 25 milhões por CNPJ, para prazos de 12 anos e carência de três.

E como é neles que se concentra o déficit de 80 milhões de toneladas de grãos, faltará para muitos do mesmo porte – e para os grandes, os que mais acessam o mercado de juros livres.

Detalhe importante, que só quem é do meio sabe: embora haja um grande espaço para os silos bags, os produtores menores vão ter que encarar os equipamentos industriais de maior porte, porque o ganho em volume nas safras acaba sendo corroído pela “perda de peso e qualidade dos grãos, sobretudo em armazenagens por mais longo tempo”, diz o executivo da empresa.

Consórcio

Na disputa entre os segundo e terceiro lugar do ranking do setor de armazenagem, sem comentar nenhum de seus números, a Pagé não se importa com quem atende, garante Rostro, que também é vice-presidente da Câmara Setorial do setor na Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimac).

Nascida no Sul, Araranguá (SC), onde o que manda são propriedades pequenas, a Pagé cresceu atendendo aquele pequeno sítio que comprava um silo modesto, 3/4 mil sacas, que muito se vê ao lado de resistentes paióis de madeira, ainda que também haja um grande número de cooperativas concentrando a armazenagem.

Outro detalhe: a Industrial Pagé também conta com o aumento de consórcios de produtores montando em conjunto sistemas completos, para os quais Amilcar Rostro e equipe estão acostumados até a dar consultoria sobre como a empreitada pode ser dividida e utilizada.

Empresa de um dono só, Angela Pascoali Boeira, está no Brasil todo, na América Latina, na África e na Europa. Com linhas completas, de recepção, secagem, armazenamento. E ainda uma linha de equipamentos para parboilização de arroz.

Fonte: MoneyTimes
Data: 25/06/2021

SUZANO JÁ TEM 22 MILHÕES DE TONELADAS DE CRÉDITOS DE CARBONO A NEGOCIAR

Por Lucas Eurico Simões

A Suzano (SUZB3) prevê capturar 40 milhões de toneladas de carbono da atmosfera até 2030, e divulgou a meta durante a primeira edição de seu ESG Call, que contou com a presença de Pavan Sukhdev, CEO da GIST Advisory, na manhã desta sexta-feira (25).

Em 2020, a companhia capturou 15,2 milhões de carbono da atmosfera.

A Suzano, maior produtora global de celulose de eucalipto, já tem a negociar 22 milhões de toneladas de crédito de carbono, e aguarda o Brasil ingressar no mercado regulado global, o que pode monetizar a cifra, algo já antecipado pelo Agro Times durante entrevista com o diretor financeiro da empresa Marcelo Bacci em abril.



No momento, a Suzano aguarda o Brasil ingressar no mercado global regulado para monetizar seus créditos de carbono (Imagem: Reprodução/Suzano)

No momento, a companhia dialoga com mercado voluntário quanto à aplicação dos créditos de carbono.

Até 2030, a empresa pretende conectar 500 mil hectares de florestas nos biomas da Mata Atlântica, Cerrado e Amazônia, localidades em que a Suzano

mantém operações.

“A Suzano quer sair do século 21 melhor do que entrou, unindo inovação e sustentabilidade”, afirmou o presidente do conselho de administração da companhia David Feffer na introdução do evento.

Outro compromisso firmado pela Suzano é reduzir a desigualdade dentro da própria companhia ao estabelecer 50% das vagas nos processos seletivos às mulheres e aos negros daqui em diante. Além disso, a empresa busca melhorar seu ambiente organizacional à comunidade LGBTQIA+.

As práticas ambientais, sociais e de governança (ESG, na sigla em inglês) da Suzano têm gerado impactos positivos à companhia e à sociedade.

Suzano alinhada à biodiversidade brasileira

O convidado Pavan Sukhdev é importante líder no pensamento voltado à sustentabilidade, além de uma voz influente entre legisladores ambientais e instituições com foco em desenvolvimento verde.

“O Brasil é um país repleto de biodiversidade, e os negócios da Suzano estão bem inseridos neste contexto de sustentabilidade, trabalhando com celulose de eucalipto, produção de energia renovável e atuação no mercado de créditos de carbono”, afirmou o especialista durante o evento online.

No momento, atuando como CEO e fundador da GIST Advisory, o foco profissional de Pavan é demonstrar e divulgar o estudo “A Economia dos Ecossistemas e da Biodiversidade” e o relatório Economia Verde, ambos parte do programa da ONU, além de seu livro “Corporação 2020”.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/06/2021



AGÊNCIA CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF

PARA PETROBRAS, ENTRADA DE CONCORRENTES NA ÁREA DE REFINO PODE BAIXAR PREÇO DE COMBUSTÍVEL

Em audiência na Comissão de Trabalho, presidente da empresa anunciou a venda de oito refinarias; deputados se dividiram sobre decisão

Por Miguel Ângelo/CNI



Empresa fechou 2020 com uma dívida de 75,5 bilhões de dólares

O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, disse nesta sexta-feira (25), na Câmara dos Deputados, que a entrada de novos concorrentes no segmento de refino de petróleo pode reduzir o preço do combustível para o consumidor. A companhia decidiu vender oito refinarias, entre outros ativos, para gerar caixa e diminuir a sua dívida, que encerrou o ano de 2020 em 75,5 bilhões de dólares (valor bruto).

“Como há várias empresas fazendo concorrência, entendemos que esse preço vai baixar”, disse Luna. Ele foi ouvido pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, onde tratou de temas como política de preços dos derivados e plano de desinvestimento da companhia.

Luna disse aos deputados que a própria Petrobras, que vai preservar cinco refinarias, será uma das concorrentes dos novos controladores das unidades vendidas. Uma delas, a Refinaria Landulpho Alves, localizada no Recôncavo Baiano, foi negociada com um fundo de investimentos árabe (Mubadala Capital) por 1,65 bilhão de dólares.

Preço do combustível

Ele afirmou também que a gasolina sai a R\$ 1,90 das refinarias da companhia, em dados de abril e maio. Ao chegar na bomba, o preço embute outros valores, como tributos e lucros do revendedor. “A maior parte do preço é feita fora [da estatal]. A Petrobras não interfere nesse valor”, afirmou.



Rogério Correia criticou o preço da gasolina que chega ao consumidor

Durante o debate, diversos parlamentares criticaram o custo atual dos combustíveis para os consumidores. Um deles foi o deputado Rogério Correia (PT-MG), que solicitou a audiência pública. “Hoje temos um preço da gasolina que já bate os seis reais. É um preço altíssimo em relação ao que a população estava acostumada”, afirmou.

Venda de ativos

Os deputados também questionaram a decisão da Petrobras de se desfazer dos seus ativos. O presidente da estatal afirmou que o plano de desinvestimento é uma necessidade para reduzir o passivo financeiro. A meta é fechar este ano com dívida bruta de 67 bilhões de dólares.



Luna disse que o elevado endividamento e a crise provocada pela Operação Lava Jato, que investigou desvios de dinheiro na companhia, fizeram a estatal passar “pelo vale da morte”. “Em função das suas dívidas, nós tínhamos que fazer uma escolha: falir ou então fazer uma seleção da frente onde queríamos atuar. Então, optamos por sair de algumas áreas”, afirmou.

Sanderson: “Teremos com certeza uma empresa hígida financeiramente”

O plano estratégico da empresa para os anos de 2021 a 2025, aprovado em novembro do ano passado, decidiu focar nas áreas de exploração e

produção de petróleo e nas refinarias de melhor logística, que produzirão combustível com menor teor de enxofre. São elas: as refinarias Presidente Bernardes, Henrique Lage, Paulínia e Capuava, em São Paulo, e Duque de Caixas (RJ).

Repercussão

A medida gerou controvérsia na audiência. O deputado Sanderson (PSL-RS), que representou o governo no debate, disse que a Petrobras está focando seus esforços no que faz melhor, que é a exploração e produção de petróleo em águas profundas. “Teremos com certeza uma empresa hígida financeiramente”, afirmou.

Já o deputado Paulo Ramos (PDT-RJ) criticou o plano de desinvestimento, que segundo ele compromete a soberania nacional. “Não é desinvestimento, é privatização, é desnacionalização, é entrega do patrimônio nacional, é crime de lesa-pátria”, afirmou. Crítica semelhante foi feita pelos deputados Joseildo Ramos (PT-BA), Érika Kokay (PT-DF) e Helder Salomão (PT-ES).

O deputado Christino Aureo (PP-RJ), que coordena a Frente Parlamentar para o Desenvolvimento Sustentável do Petróleo e Energias Renováveis (Freper), não criticou as medidas tomadas pela companhia, mas manifestou preocupação com o impacto delas na economia. “A preocupação é se essa realocação dos investimentos da Petrobras terá impacto negativo no desenvolvimento das regiões. Se essa realocação de investimento corre o risco de provocar desemprego”, disse Aureo.

Reportagem – Janary Júnior

Edição – Roberto Seabra

Fonte: Agência Câmara dos Deputados - DF

Data: 25/06/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SINDIPETRO-BAHIA ENTRA COM RECURSO NO CADE CONTRA DECISÃO SOBRE VENDA DA RLAM

Por epbr - 25 de junho de 2021 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás, Política energética

Contato da redação - epbr@epbr.com.br

em jogo

O Sindicato dos Petroleiros da Bahia (Sindipetro-Bahia), filiado à Federação Única dos Petroleiros (FUP), recorreu da decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que autorizou a venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM) ao fundo Mubadala.

— “Este fato poderá gerar aumento do preço de combustíveis. Necessário, portanto, que o Cade reveja seu posicionamento”, afirma Ângelo Remédio, da Advocacia Garcez, que representa o sindicato na ação. Uma das linhas de argumentação é o risco de concentração do mercado regional.

— “O Cade praticamente legitimou, num prazo apertado, a venda da RLAM e seus terminais com valores baixos, e promovendo o que deveria combater: a concentração do mercado de derivados num monopólio regional privado”, argumenta o coordenador geral da FUP, Deyvid Bacelar.

— O Cade considerou dois pontos-chave na operação. O acordo firmado pela Petrobras prevê que a RLAM e a RNEST (Abreu e Lima, em Pernambuco) não poderão ser vendidas para o mesmo grupo econômico.

— Desta forma, a venda das duas unidades “tende a aumentar o nível de concorrência além de beneficiar de forma muito mais intensiva a sociedade brasileira e os consumidores nacionais neste aspecto” ...

— ...Com o destaque que isso vale para o diesel, já que a RNEST não produz gasolina.

— Outro aspecto foi o mercado petroquímico, na concorrência por oferta de produtos e a verticalização em relação à Deten, empresa química instalada no polo de Camaçari.

— A Mubadala detém cerca de 40% de participação indireta na empresa, por meio da CEPISA (61,5% Mubadala – 38,5% Carlyle). A própria Petrobras tem 28,6% da Deten, controlada pela CEPISA (71,4%).

— A venda da RLAM chegou a ser questionada no TCU, até mesmo pela pressa da Petrobras em fechar o negócio, segundo afirmaram ministros do órgão de controle. O negócio – o primeiro do tipo no país – avançou, e a Petrobras pretende concluir a operação em setembro.

Nesta sexta (25/6), o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, é esperado em uma audiência na Câmara dos Deputados, convocada por parlamentares do PT, para discutir a venda das refinarias e de outros ativos da Petrobras. A eprb retransmite às 10h.

— Ao substituir Castello Branco, o general da reserva, ex-Itaipu, garantiu que vai manter a estratégia em curso na companhia.

— Na próxima segunda (28/6) haverá outra audiência pública na Câmara sobre o tema, promovida pela Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia. O encontro vai discutir os impactos econômicos e sociais da privatização da Petrobras nas Regiões Norte e Nordeste.

— Foram convidados representantes do Ministério de Minas e Energia; da Petrobras; do Consórcio Nordeste; do Inep; do DIEESE e da FUP.

Maior produção em bacias maduras. Levantamento do Valor, com base em dados da ANP, mostra que campos em bacias maduras operados por empresas que não a Petrobras produziu 19 mil barris de óleo equivalente (boe) por dia em abril.

— O volume é muito baixo perto do resultado nacional, mas representa um crescimento de quase cinco vezes em relação a 2018.

— Setor cresce com a execução de investimentos em ativos vendidos pela Petrobras. Considerando todo o mercado independente, incluindo operadores offshore de associados da Abpip, como PetroRio, Perenco e BW Offshore, a produção é da ordem de 100 mil barris/dia.

— “Os maiores recursos em investimentos ainda estão por vir, pois serão para esses ativos cuja venda ainda está em andamento, mas ainda não foi finalizada. Principalmente no caso dos campos terrestres, serão investimentos grandes, considerando essas regiões onde a Petrobras teve uma produção estável ou até em declínio por muito tempo”, avalia a presidente da Abpip, Luciana Borges, em entrevista ao jornal.

Mercado vê maior produção de etanol no curto prazo. Analistas apontam que o aumento da moagem de cana na primeira quinzena de julho, favorecida pelo clima seco, e a recente alta dos preços do etanol devem favorecer a produção do combustível no curto prazo.

— “A proporção da cana utilizada para a produção de açúcar deve ser de 46,6%, ante 47,1% um ano antes”, apontou pesquisa S&P Global Platts com analistas de mercado.

— Para frente, a tendência é de manutenção da maior lucratividade com a produção de açúcar. “As expectativas de longo prazo são de que as usinas continuem a maximizar sua produção de açúcar, dada a maior lucratividade de sua produção em relação ao etanol”.

— Para a primeira quinzena de junho, a produção de etanol hidratado é estimada em 1,08 bilhão de litros, aumento sobre projeções anteriores, mas queda de 12,4% ano a ano.

— Já para o anidro é esperada uma produção de 705 milhões de litros, aumento de 28,9% em relação ao ano anterior.

— A Unica atualiza os números quinzenais da safra nesta sexta (25/6).

Bancos globais apostam em uma valorização do real e consideram a moeda cotada a R\$ 4,50 por dólar, um valor “conservador”. A expectativa reflete a mudança nos cenários de juros aqui e lá fora; e alta das commodities. Folha

No mercado de óleo, investidores seguem receosos com os próximos passos da OPEP e a oferta futura da commodity, mas a aparente definição do pacote de infraestrutura de Joe Biden – após uma longa negociação bipartidária – deu novo estímulo às cotações.

— O WTI norte-americano fechou em alta de 0,5%, a US\$ 73,30 o barril; Brent encerrou a sessão a US\$ 75,56, (+0,5%). Os valores de referência, nas máximas, atingiram preços não vistos desde outubro de 2018. Investing.com

— Na balança, está o plano de transição energética de Biden, que pode fazer com o que o aquecimento da economia dos EUA, alimentado por estímulos públicos, estimule a demanda por combustíveis, com restrição na oferta doméstica, por controle de emissões.

— Na outra ponta, a OPEP+, liderada por Rússia e Arábia Saudita, tem suas disputas internas, mas um interesse em comum: impedir que o mercado se torne atrativo ao ponto de o shale americano desafiar, novamente, a hegemonia de economias altamente dependentes do óleo.

“Meu Combustível dá Desconto”. A Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) aprovou a criação de um desconto que pode chegar a 20% do IPVA para consumidores que abastecem em postos no estado. O governador Claudio Castro (PSC) tem 15 dias para promulgar ou vetar a criação do programa.

— Para os autores, Luiz Paulo (Cidadania) e Lucinha (PSDB), pode ajudar a combater a sonegação fiscal e aumentar a arrecadação dos cofres fluminenses. Para garantir o desconto no IPVA, será preciso apresentar as notas fiscais de compra dos combustíveis. O Globo

— Benefício seria aplicado em faixas de consumo, a partir de 10% de desconto para quem gasta entre R\$ 1 mil e R\$ 3 mil; 15% para R\$ 3 mil e R\$ 5 mil; e 20% acima desse valor.

Encargos pagos por consumidores de energia devem atingir R\$ 22,3 bilhões ao ano, pelos próximos dez anos, segundo estimativa da MegaWhat, que reflete a redução de subsídios em anos recentes. Mas projetos já aprovados e outros, em tramitação, podem dobrar esse valor.

— Na fila, estão despesas com a MP da Eletrobras, com a compra de energia de Angra 3 (prevista para 2026) e a criação de encargos para contratação de reserva de capacidade; de sobrecontratação de energia; e lastro, a ser pago por consumidores livres e cativos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/06/2021

ORGANIZAÇÕES COLOCAM PRESSÃO SOBRE PLANOS NET-ZERO, COM ESTUDO QUE APONTA FALHA EM ESTRATÉGIAS DE DESCARBONIZAÇÃO

Em entrevista, Rachel Rose Jackson, co-autora da pesquisa The Big Con, afirma que ausência de ações reais nos planos net-zero atrasa transição energética

Por Cinthia Leone e Nayara Machado - 25 de junho de 2021 - Em Clima, Estratégia ESG, Petróleo e gás, Transição energética

Os planos de grandes empresas para alcançar o net-zero nas próximas décadas podem não funcionar ou até piorar a crise climática, por falta de detalhamento e ações reais, conclui um estudo conduzido pelas organizações Corporate Accountability, Global Forest Coalition e Friends of the Earth International.

As organizações tentam, com o relatório, chamar atenção para um risco de planos de sustentabilidade serem contaminados por saídas para a crise climática que não coloquem as economias globais na rota necessária, ameaçando a integridade dos planos de transição.

Trabalhos como o da Corporate Accountability têm ganhado força pelo mundo, especialmente em países ricos, como EUA e na Europa, sede das grandes corporações ocidentais do mercado de energia.

E têm pressionado. Na Holanda, uma corte local decidiu favoravelmente a um pedido para forçar a Shell a antecipar seus planos de transição, em uma ação inédita na indústria de óleo.

Um contraponto do mercado é que o corte de emissões por restrições na oferta, seja de combustíveis ou produtos, implica em preços mais altos para os consumidores. E custo significa acesso à energia.

É em meio a esse difícil equilíbrio econômico e climático que consumidores, de forma desigual pelo mundo, votam com o bolso, divididos entre a pressão em corporações por um mundo mais limpo e por acesso às energias na forma mais barata disponível.

Um dilema enfrentado no Brasil, intensificado pela inflação, que resultou em mais um programa de subsídio direto às fontes fósseis, com uma desoneração da ordem de R\$ 3 bilhões para o diesel este ano, enquanto caminhoneiros falam em greve.

Lupa nos planos net-zero

As organizações analisaram 17 planos net-zero (de neutralidade de carbono) de grandes corporações de setores variados — aviação, tecnologia, varejo, alimentos, além dos combustíveis fósseis.

Em entrevista à epbr, Rachel Rose Jackson, co-autora da pesquisa e diretora de Política Climática e Pesquisa da Corporate Accountability, afirma que a falta de detalhamento e ações reais nos planos net-zero atrasam a transição necessária para uma economia de baixo carbono.

“É importante ter em mente que net-zero é só um termo. Não existe um entendimento global do que isso significa e nem uma referência clara do que é necessário para alegar que um plano é net-zero”, afirma.

Segundo o relatório, há uma tendência de as empresas enxergarem no net-zero apenas um potencial para novas oportunidades de negócios, ao invés de restringir a produção e consumo de seus produtos poluentes a qualquer custo.

Na visão do grupo, três estudos de caso apontam planos net zero conservadores: da brasileira JBS, e das majors Shell e Total Energies – aliás, nova marca da companhia, que faz parte do grupo de petroleiras com planos de se tornar empresas amplas de energia.

No caso da JBS, os pesquisadores classificam como “preocupante e atrasado” o compromisso da maior produtora de carne do mundo de eliminar o desmatamento em sua cadeia de abastecimento até 2035.

“Se você olhar os detalhes do documento, a empresa afirma que planeja investir 1 bilhão de dólares nos próximos 10 anos no seu Programa Net-Zero, sem especificar em que esse programa consiste. Pelas poucas informações que temos sobre os projetos de pesquisa e desenvolvimento da JBS, esse montante deve ir principalmente para fortalecer distrações perigosas sobre captura, armazenamento e compensação de carbono”, explica Rachel.

“A única coisa concreta que podemos afirmar sobre o plano Net-Zero da JBS é que ela planeja continuar desmatando por mais quatorze anos”, completa a co-autora do estudo.

Em resposta, a JBS diz não tolerar desmatamento em sua cadeia de fornecimento, e que o relatório menciona fazendas e municípios que não fornecem para a companhia.

“A JBS está traçando seu plano com base em metas científicas, dentro da metodologia Science Based Targets. Sabemos que frear as mudanças climáticas é a única forma de continuarmos existindo enquanto pessoas, empresas, sociedade e planeta”, diz em nota.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/06/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO ENTREGA A LIRA PROJETO QUE ELEVA ISENÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA A R\$ 2,5 MIL. VEJA A NOVA TABELA

Mudança faz parte da segunda etapa da reforma tributária e eleva para 16 milhões o número de isentos. Alíquota máxima só será aplicada a salários acima de R\$ 5.300

Por Manoel Ventura, Fernanda Trisotto e Gabriel Shinohara



Os ministros Paulo Guedes (Economia), Flávia Arruda (Secretaria de Governo), Luiz Eduardo Ramos (Casa Civil) e o secretário especial da Receita Federal, José Tostes, entregam ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, o projeto de reforma do Imposto de Renda Foto: Pablo Jacob / Pablo Jacob

BRASÍLIA — Os ministros Paulo Guedes (Economia), Flávia Arruda (Secretaria de Governo) e Luiz Eduardo Ramos (Casa Civil) entregaram nesta sexta-feira proposta para mudar a cobrança do Imposto de Renda que inclui a atualização da tabela

do IR para a pessoa física. O texto foi entregue ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). (veja os detalhes abaixo)

O projeto de lei, que faz parte da segunda fase da reforma tributária, altera também a cobrança de impostos para empresas e operações financeiras e a traz de volta a tributação sobre lucros e dividendos, que são isentos desde 1995.

Como o GLOBO antecipou, a principal mudança é a ampliação da faixa de isenção do IR para pessoa física, que passa de R\$ 1.903,98 para R\$ 2.500. Na campanha eleitoral, o presidente Jair Bolsonaro chegou a prometer ampliar esse limite para R\$ 5 mil, o que acabou não se concretizando.

As deduções do Imposto de Renda, como saúde e educação, não mudam, de acordo com a Receita.

A arrecadação do governo irá reduzir R\$ 13,5 bilhões com a atualização da tabela em 2022. Para 2023, o impacto será de R\$ 14,2 bilhões. Para 2024, cerca de 15,4 bilhões. Por outro lado, o

governo estima que irá arrecadar mais R\$ 18,5 bilhões com a tributação de lucros e dividendos em 2022. Em 2023, R\$ 54,9 bilhões. Para 2024, R\$ 58,1 bilhões.

Com a mudança, a tabela do IR foi totalmente modificada:

Atualização da tabela IRPF

Faixas atuais (em R\$)	Faixas novas (em R\$)	Alíquota (em %)	Contribuintes (em milhões)
Até R\$ 1.903,98	Até 2.500	0	16,3
1.903,99 - 2.826,65	2.500,01 - 3.200	7,50	2,8
1.903,99 - 2.826,65	2.500,01 - 3.200	7,50	2,8
2.826,66 - 3.751,05	3.200,01 - 4.250	15,00	3,6
3.751,06 - 4.664,68	4.250,01 - 5.300	22,50	2,2
Acima de 4.664,68	Acima de 5.300,01	27,50	6,3

IR para empresas e tributação de dividendos

No total, entre aumento de redução da arrecadação, o governo prevê receber mais R\$ 900 milhões em impostos em 2022 com as mudanças.

— Buscou o equilíbrio, para se manter a mesma carga tributária global. Essa redistribuição da carga vai provocar um efeito neutro. O total das medidas, considerando todo o projeto, vai ter um desempenho positivo de R\$ 900 milhões em 2022. Para 2023, R\$ 330 milhões. Para o ano de 2024, R\$ 590 milhões — disse Claudemir Malaquias, chefe de Estudos Tributários da Receita.

Atualização da tabela IRPF

Renda (em R\$)	Como é? (em R\$)	Como fica? (em R\$)	Redução do imposto (em %)
1.500,00	0,00	0,00	ISENTO
2.000,00	7,20	0,00	-100
2.500,00	44,70	0,00	-100
3.000,00	95,20	37,50	-60,60
3.500,00	170,20	97,50	-42,70
4.000,00	263,87	172,50	-34,60
4.500,00	376,37	266,25	-29,30
5.000,00	505,64	378,75	-25,10
6.000,00	780,64	638,75	-18,20
7.000,00	1.055,64	913,75	-13,40
10.000,00	1.880,64	1.738,75	-7,50
15.000,00	3.255,64	3.113,75	-4,40
20.000,00	4.630,64	4.488,75	-3,10

O governo também fez mudanças no IR para empresas. O projeto prevê uma redução gradual da alíquota geral, que vai cair de 15% para 10% em dois anos. O corte será de 2,5 pontos percentuais a cada ano.

A alíquota adicional de 10% para lucros acima de R\$ 20 mil vai permanecer. Nesta semana, Guedes sinalizou que o objetivo da equipe econômica é promover mais duas reduções de 2,5 pontos percentuais em 2023 e 2024, caso Bolsonaro seja reeleito.

Para compensar a renúncia fiscal, o governo decidiu tributar dividendos (a parte dos lucros distribuída a sócios), que hoje são isentos. Essa alíquota será de 20%.

— Por 40 anos, o Brasil aumentou os impostos sobre as empresas e sobre os assalariados. E, ao contrário, não houve a coragem de tributar os rendimentos de capital. Durante décadas nós aumentamos os impostos sobre as empresas, dificultando os investimentos — afirmou o ministro da Economia.

Redução de impostos para 30 milhões

Guedes afirmou que os impostos serão reduzidos para 30 milhões de pessoas.

— O que nós estamos fazendo é aumentar os impostos sobre os rendimentos do capital, que são os impostos sobre os dividendos. Os impostos serão reduzidos para 30 milhões de brasileiros assalariados — disse.

O ministro prometeu reduzir impostos com aumento da arrecadação:

— Prometemos sempre que os aumentos de arrecadação vão ser usados para a diminuição de impostos.

Mais tarde, durante audiência pública na Comissão de Acompanhamento da Covid-19, o ministro acrescentou que a tributação sobre o rendimento de capital é uma necessidade e ressaltou que os maiores países do mundo cobram esse imposto, como Estados Unidos e Inglaterra. Segundo ele, a medida elimina uma “perversidade” do sistema e não deve afetar o comportamento do mercado financeiro.

— Os mercados já sabem que vem tributação sobre dividendo, já sabem que vem alíquota de 20%, mas estão vendo que o Brasil vai crescer. É um ganha-ganha, o Brasil cresce mais rápido, quem tem capital ganha porque está subindo o valor das empresas brasileiras, estão surgindo mais dividendos, e têm também que pagar os impostos — disse.

Para reforçar a aposta de retomada da atividade econômica, ele adiantou que espera que o balanço de maio do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), que será divulgado segunda-feira, contenha um “bom número”.

Na cerimônia de entrega, o presidente da Câmara disse que o Congresso brasileiro é reformista e que espera aprovar a proposta ainda neste ano.

— Precisar de ajuste. Tabelas serão checadas, contas serão revisadas. Mas eu tenho muita confiança no plenário dessa Casa. Eu acredito na aprovação de todas as matérias neste ano e a gente deixe para falar de eleição em 2022 — afirmou Lira.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL

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.

Lira afirmou ainda que pretende votar antes do recesso parlamentar os textos da reforma tributária — na quinta-feira, falou que nesta lista também estão a privatização dos Correios e o novo Bolsa Família.

Antes do encontro, a ministra Flavia Arruda disse que a expectativa é de que o projeto seja aprovado ainda neste ano. Isso é necessário para que as mudanças tenham efeito já em 2022. — Hoje é um dia importante porque vamos entregar o texto da reforma que vai impactar diretamente a vida de muitas pessoas — disse Arruda.

Questionada sobre a aprovação ainda neste ano, a secretária confirmou a expectativa:

— Com certeza, na mão do presidente Arthur Lira vai sair.

Lira define relatoria

Arthur Lira definiu, no fim da tarde, os dois relatores dos projetos que compõem essa proposta fatiada de reforma tributária. O Luiz Carlos Motta (PL-SP) vai relatar a proposta que institui a Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS), unificação dos tributos federais PIS e Cofins. Já o deputado Celso Sabino (PSDB-PA) será relator do projeto de lei que mexe com o imposto de renda.

Sabino, que é auditor fiscal e estuda temas tributários, disse que vai já começa a estudar o texto, que avalia como benéfico pela ampliação da faixa de isenção do IR para pessoa física e a redução de alíquotas para pessoa jurídica.

— Na segunda-feira, devo me reunir com o presidente Arthur Lira, para juntos definirmos a estratégia de tramitação, de consulta aos líderes partidários, às bancadas, para que nós possamos, no âmbito da Câmara dos Deputados, construirmos juntos um texto que represente os anseios da maioria da população brasileira — explicou.

E acrescentou:

— Pela experiência que temos, os textos chegam do governo de uma forma e costumam sair de uma outra forma. O que a gente quer fazer é um elo, criar um laço, que possa produzir o melhor texto de reforma tributária para o nosso país.

Impacto da reforma perde força

A estratégia de fatiamento da reforma, com quatro propostas distintas (sobre imposto sobre consumo, renda, renegociação de dívidas e a parte constitucional), vai limitar o alcance da proposta. Para o economista-chefe do Banco Alfa, Luis Otavio Leal, o país vai promover uma simplificação, mas perdeu a oportunidade de fazer uma reforma tributária de verdade para melhorar o ambiente de negócios.

— O faseamento da reforma é péssimo. O ajuste da CBS é um avanço? Sim, porque é melhor ter um tributo só em vez de dois, mas para na parte em que normalmente a discussão começa a dar problema, que é a definição de quem vai ganhar e quem vai perder — afirma, lembrando que já há

pressão de setores para que haja alíquotas diferenciadas e que é isso que vai determinar uma melhoria de ambiente de negócios.

Para ele, essa pressão vai chegar à discussão sobre desoneração da folha de pagamentos e, para compensá-la, um tributo nos moldes da CPMF. Além disso, perdeu-se a oportunidade de avançar na unificação do ICMS, imposto estadual que é considerado por ele o grande manicômio tributário do país.

Em relação à proposta do IR, entregue hoje, Leal avalia que um dos grandes trunfos da proposta é de propor a tributação de lucros e dividendos.

Já o advogado tributarista Luiz Gustavo Bichara avalia, preliminarmente, que há um aumento de carga tributária, sobretudo por causa das alterações sobre lucro presumido. Outras mudanças, para a pessoa física, também demandam mais análise, mas tendem a achatar a classe média.

— Eles poderiam ter feito uma limitação de dedutibilidade, porque é só o topo da pirâmide que se vale dessas deduções. Não fizeram, mas acabaram com outros instrumentos importantes como a isenção de imposto de renda para fundos imobiliários —, observa, fazendo a ressalva de que a ampliação da faixa de isenção é um ponto muito positivo.

Veja as mudanças:

Desconto simplificado

O desconto simplificado de 20% ficará restrito a quem recebe até R\$ 40 mil por ano. O governo diz que o desconto simplificado foi criado para facilitar o preenchimento da declaração numa época em que era feita apenas em papel. E que a medida vai estimular o contribuinte a pedir nota fiscal.

— O desconto simplificado foi uma opção criada quando a declaração era por papel. Foi uma forma de simplificar. Ao longo do tempo, a preparação da declaração foi facilitada — disse o secretário da Receita Federal, José Tostes.

O teto para desconto simplificado fará o governo arrecadar, nesse caso, mais R\$ 9,98 bilhões em 2022; R\$ 10,22 bilhões em 2023 e; R\$ 11,4 bilhões em 2024.

A tendência, portanto, é que contribuintes com menos deduções acabem pagando mais imposto quando considerada a alíquota efetiva.

— A limitação não invalida que as rendas acima desse montante possam usufruir das deduções. Os contribuintes poderão utilizar as deduções e o efeito será individual, de acordo com a dedução — defendeu Tostes.

Atualização do valor do imóvel

Hoje, na declaração, os imóveis são mantidos pelo valor original. Ao vender o bem, o cidadão precisa pagar entre 15% e 22,5% de imposto sobre o ganho de capital. Será permitido atualizar os valores patrimoniais, com incidência de apenas 5% de imposto sobre a diferença.

O prazo para adesão e pagamento do imposto é de janeiro a abril de 2022.

Lucros e dividendos

Hoje, são isentos. Serão tributados em 20% na fonte. Haverá uma isenção para até R\$ 20 mil por mês para microempresas e empresas de pequeno porte. Para o governo, esse novo modelo de tributação incentiva novos investimentos, já que estimula o reinvestimento dos lucros. A avaliação é de que a não tributação de lucros e dividendos criava uma distorção na economia ao estimular a pejetização.

Imposto de Renda da Pessoa Jurídica



A alíquota geral do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) vai cair de 15% para 10% em dois anos. Será uma queda de 2,5 pontos no primeiro e a outra metade no segundo ano. O adicional de 10% para lucros acima de R\$ 20 mil não será alterado.

A alíquota da CSLL, que também incide sobre o lucro, de 9%, não será alterada. A avaliação do governo é de que essa redução vai aumentar a produtividade, competitividade e emprego, estimulando os investimentos e gerações de postos de trabalho.

Pagamentos de gratificações e participação nos resultados aos sócios e dirigentes feitos com ações da empresa não poderão ser deduzidos como despesas operacionais. O argumento do governo é de que a empresa não deve ter benefício por remunerar seus executivos com bônus em ações. Já os pagamentos a empregados seguem dedutíveis.

Juros sobre capital próprio

Há vedação à possibilidade de deduzir juros sobre o capital próprio. Essa possibilidade foi criada quando era difícil ter acesso a crédito, e as empresas precisavam se autofinanciar com recursos dos sócios. De acordo com o governo, com mercado de crédito evoluído e juros menores, não é preciso mais um benefício para que empresários invistam nas próprias empresas, uma vez que o mecanismo se mostrou ineficaz para capitalizá-las.

Apuração trimestral do IRPJ

Todas as empresas deverão apurar trimestralmente IRPJ e CSLL. Hoje, há duas opções: trimestral e anual. Empresas com tributação anual precisam apurar e pagar estimativas mensalmente. Será permitido compensar 100% do prejuízo de um trimestre nos três seguintes.

A adoção da medida tornará mais uniformes os regimes de tributação das empresas, e deve reduzir o tempo gasto para apuração de impostos e reduzir impactos das empresas afetadas por sazonalidades.

Operação em Bolsa de Valores

Será feita trimestralmente. Hoje é mensal. A alíquota será de 15% para todos os mercados. A compensação de prejuízos poderá ocorrer entre todas as operações, inclusive day-trade e cotas de fundos negociadas em Bolsa.

Renda fixa

A alíquota da renda fixa passa a ser única, de 15%. Acaba com o atual escalonamento em função da duração da aplicação.

— Está se retirando o come-cotas de maio e deixando só o come-cotas de novembro — disse Fernando Mombelli, coordenador-geral de Tributação.

Fundos de investimentos

O governo propôs acabar com a tabela regressiva da tributação dos fundos, que cobra imposto de acordo com o tempo, e fixar uma alíquota de 15%. Também muda o come-cotas — nome que se dá para uma antecipação no recolhimento do Imposto de Renda em fundos de investimento. Hoje, são dois come-cotas ao ano. Passará ser uma cobrança, apenas a de novembro. O come-cotas de maio deixará de existir.

O governo também propôs a tributação dos fundos exclusivos (usados por pessoas mais ricas) em 15%. Hoje eles são isentos.

Os rendimentos produzidos até 31 de dezembro de 2021 serão tributados pela alíquota vigente nesta data.

Fundos de investimentos imobiliários

Acaba a isenção sobre os rendimentos distribuídos a pessoa física no caso de fundos de investimentos imobiliários (FII) com cotas negociadas em Bolsa a partir de 2022. A tributação dos

demais cotistas cai de 20% para 15% na distribuição de rendimentos, na amortização e na alienação de cotas.

LCI e LCA não mudam

A equipe econômica chegou a discutir tributar as Letras de Crédito Imobiliário (LCI) e do Agronegócio (LCA). Mas o governo decidiu manter a isenção, após pressão de setores beneficiados.

— Não houve pressão, não houve nada. Foram feitas várias análises. São setores importantes da economia. Foi uma decisão técnica e de governo — disse Mombelli.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/06/2021

GUEDES PEDE REUNIÃO COM ENTIDADES SOCIAIS PARA OUVIR SOBRE O IMPACTO DE MEDIDAS COMO O AUXÍLIO EMERGENCIAL

Segundo Guilherme Afif, assessor de Guedes, objetivo é avaliar iniciativas da pasta. Representantes da Central Única das Favelas (Cufa) não comparecem, mas oferecem visita a favela

Por Ivan Martínez-Vargas e Henrique Gomes Batista



O ministro da Economia, Paulo Guedes, em evento no Palácio do Planalto Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo/11-05-2021

SÃO PAULO - O ministro da Economia, Paulo Guedes, convidou representantes do setor financeiro e de movimentos sociais para uma série de reuniões nesta quinta-feira em São Paulo.

Segundo Guilherme Afif, assessor especial de Guedes, a iniciativa de buscar entidades sociais partiu do ministro, com o interesse de

avaliar o impacto de medidas como o auxílio emergencial e planos da equipe econômica.

— É fundamental você medir como as suas intenções e programas estão atingindo as camadas populares, o grau de compreensão das pessoas em relação ao que se está fazendo.

Uma das primeiras reuniões do dia foi com Pedro Jobim, economista-chefe da gestora de investimentos Legacy Capital.

No encontro com integrantes do Instituto Locomotiva, especializado em pesquisas socioeconômicas, o ministro se mostrou interessado em dados sobre o impacto da pandemia entre os mais pobres.

De acordo com fontes que participaram da reunião, Guedes se surpreendeu com dados específicos, como a informação de que a população em favelas costuma dividir o auxílio emergencial entre várias famílias.

Ele também se interessou pela informação de que, durante a pandemia, 11 milhões de pessoas passaram a trabalhar em associação com plataformas digitais, como aplicativos de entregas de produtos e alimentos, ou vendendo mercadorias por meio de sites de comércio eletrônico, os marketplaces. São ocupações sem vínculo trabalhista.

Cufa convida Guedes para ir a favela

Guedes também convidou integrantes da Central Única das Favelas (Cufa), como o presidente, Preto Zezé, e fundador e presidente do conselho da entidade, Celso Athayde. No entanto, eles não compareceram.

Ao GLOBO, Athayde confirmou ter recebido o convite, mas disse que tinha outro compromisso: uma live marcada para o mesmo horário.

Ele disse que a Cufa não é governista, mas está aberta ao diálogo. E contou que propôs a Guedes um encontro dele com empreendedores de favelas.

O ministro aceitou, mas ainda não há data marcada, segundo o executivo da Cufa:

— Eu disse que, se quiser entender o negócio (empreendedorismo e trabalho social na favela), eu poderia juntar pessoas de favela. Não para apoiar governo, mas para mostrar a importância das favelas. Debater o empreendedorismo na base da pirâmide social, trocar experiências com pessoas que tenham contribuições a dar para a sociedade nessa área. Vou levar um economista preto, uma economista mulher e empreendedores.

Segundo Afif, o ministro achou interessante e só não vai pessoalmente às favelas com o pessoal da Cufa em razão da pandemia.

Encontro com membros da UGT

Guedes se reuniu ainda nesta quinta-feira, por cerca de uma hora e meia, com representantes da UGT, a segunda maior central sindical do país. Foi o primeiro encontro oficial dele com sindicalistas desde o começo do governo, em 2019.

A UGT é presidida por Ricardo Patah, que é filiado ao PSD, partido dirigido pelo ex-prefeito Gilberto Kassab, e tem buscado interlocução com o governo Bolsonaro desde o início da gestão.

Guedes ouviu dos sindicalistas pedidos de aumento do valor pago pelo auxílio emergencial para R\$ 600, bem como de extensão do benefício até o fim da pandemia. Essa tem sido uma das principais pautas das manifestações contra o governo Jair Bolsonaro realizadas nas últimas semanas com a participação de centrais sindicais, movimentos sociais e partidos de oposição.

As manifestações também pedem o impeachment de Bolsonaro — que busca uma legenda e apoio político para concorrer à reeleição em 2022 — por causa da gestão da pandemia pelo governo.

— Foi uma reunião que nos surpreendeu porque (foi) ele que pediu (desta vez). É a primeira vez que o movimento sindical é recebido pelo ministro. Abordamos principalmente a questão do auxílio emergencial e de programas de qualificação profissional. O ministro acha que R\$ 600 é um valor elevado na atual conjuntura, mas na área da qualificação pode haver parcerias — diz Patah.

Segundo o sindicalista, a conversa não passou por divergências ideológicas.

— Do ponto de vista político e ideológico, temos diferenças enormes, mas a relação institucional temos que manter com todo governo..

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/06/2021

AEROPORTO CATARINA É O PRIMEIRO AEROPORTO PRIVADO AUTORIZADO A RECEBER VOOS INTERNACIONAIS

Por Mariana Barbosa

O aeroporto da JHSF recebeu nesta quinta-feira (24) autorização para operar voos internacionais, tornando-se o primeiro aeroporto privado do país a poder se conectar com o exterior.

Com as fronteiras internacionais ainda fechadas aos brasileiros, ainda vai levar um tempo até que os voos com destinos internacionais decolem. No entanto, só a possibilidade de poder voar internacional aumenta a atratividade do aeroporto para proprietários "estacionarem" suas máquinas.

Inaugurado em dezembro de 2019, o aeroporto já passou por uma ampliação da área de pátio e hangaragem, hoje com 55 mil metros quadrados. E uma nova expansão já está em estudos, disse à coluna o CEO da JHSF, Thiago Alonso.



Aerporto Executivo Catarina, localizado em São Roque
Aerporto Executivo Catarina, localizado em São Roque | Divulgação

Dentro de 3 a 5 anos, a expectativa é que a área de pátio e hangaragem esteja em sua capacidade máxima, de até 200 mil metros quadrados.

— A internacionalização abre novas possibilidades de estender qualidade de serviço para passageiros que voam internacional e, a exemplo do nacional, não encontram a estrutura adequada para o tipo de

viagem que eles fazem — diz Alonso, que acredita que “mais cedo o mais tarde” a demanda internacional vai retomar. — Está mais fácil ser dono de avião no Brasil com o avanço do compartilhamento de propriedade de aeronaves e, em função da pandemia, algumas pessoas vão preferir viajar com mais privacidade — completa.

O aeroporto tem capacidade para 200 mil voos por ano e uma pista de 2.470 metros — 530 metros a mais que Congonhas — podendo receber os jatos executivos de longo alcance. O aeroporto também oferece serviço de táxi aéreo de helicóptero para São Paulo ou para a Fazenda Boa Vista.

Hoje são 60 aeronaves estacionadas em seus hangares. Mas a empresa já identificou um total de 200 aeronaves potenciais para atrair para o aeroporto quando a infraestrutura estiver em sua capacidade máxima, sendo um terço pertencente a famílias de seus empreendimentos ou empresas com as quais a JHSF se relaciona.

Atualmente, o Catarina responde por menos de 2% das receitas operacionais do grupo: foram R\$ 7 milhões no primeiro trimestre.

O Catarina está localizado a 60 km de São Paulo, na mesma região onde será instalada a nova sede da XP. Dirigindo mais 50 km na mesma rodovia Presidente Castello Branco chega-se a Fazenda Boa Vista, condomínio de luxo de casas de fim de semana da JHSF.

No entorno do aeroporto, junto à Villa XP, a empresa vai construir o Catarina Town, um condomínio “tech e ecológico”, com casas e escritórios que, segundo Alonso, é “inspirado no Vale do Silício”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/06/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COM EXPORTAÇÕES AQUECIDAS, BRASIL TEM 2º SUPERÁVIT CONSECUTIVO COM O EXTERIOR

Resultado positivo, de US\$ 3,840 bilhões, foi impulsionado pelo bom desempenho do setor agrícola e pelo câmbio favorável às exportações

Por Fabrício de Castro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Impulsionado pelo bom desempenho do setor agrícola, o Brasil registrou superávit em sua conta corrente pelo segundo mês consecutivo em maio, de US\$ 3,840 bilhões. Os dados foram divulgados nesta sexta-feira, 25, pelo Banco Central. Em abril, a conta corrente já havia sido superavitária em US\$ 5,359 bilhões.

A conta corrente do balanço de pagamentos reflete a relação do Brasil com outros países nas áreas comercial (exportações menos importações), de serviços (viagens internacionais e aluguel de equipamentos, entre outros) e de rendas (pagamentos de juros e remessas de lucros, entre outros).



Exportação e agronegócio ajudam no superávit do País Foto: Werther Santana/Estadão

A balança comercial foi a principal responsável pelo resultado em maio, com superávit de US\$ 8,129 bilhões. O desempenho representa um crescimento de 157,7% em relação ao superávit verificado em maio do ano passado - durante a primeira onda da pandemia do novo coronavírus.

Desde o fim de 2020, o Brasil vem sendo favorecido por um aumento na demanda por commodities em países como a China e, ao mesmo tempo, pelo fato de o dólar se manter em patamares mais elevados ante o real. Isso tem favorecido as exportações e desestimulado as importações.

Para o chefe do Departamento de Estatísticas do Banco Central, Fernando Rocha, apesar da queda mais recente do dólar ante o real, que recolocou a moeda americana abaixo dos R\$ 5, o fluxo de exportações do Brasil “tem a possibilidade de seguir com recordes” nos próximos meses.

“Esperamos haver comportamentos inversos entre exportação e câmbio, por exemplo. Quando há apreciação cambial, as exportações caem”, explicou Rocha. “Só que essa relação não ocorre de maneira tão direta e tão imediata. Operações de exportações e importações têm prazo bem maior para se concretizarem. No agronegócio, por exemplo, temos sazonalidade em termos de safra”, afirmou.

Nesse sentido, conforme Rocha, as exportações - que vêm sustentando os superávits do balanço de pagamentos - “têm tudo para continuar caminhando bem”. “O dólar mais baixo tende a favorecer as importações, mas isso demanda um tempo”, acrescentou.

Com os resultados positivos mais recentes, a conta corrente brasileira apresenta déficit de apenas US\$ 6,213 bilhões no acumulado de janeiro a maio. No ano passado, no mesmo período, o déficit estava em US\$ 24,074 bilhões. A expectativa do BC é de que, com as exportações em alta, o Brasil encerre 2021 com resultado positivo na conta corrente: superávit de US\$ 3 bilhões.

Investimento estrangeiro

Se por um lado os resultados da conta corrente são positivos, por outro o Brasil ainda mantém níveis mais baixos de Investimento Direto no País (IDP), considerando o passado recente. Em maio, o País recebeu US\$ 1,229 bilhão de IDP - abaixo dos US\$ 2,3 bilhões projetados pelo BC.

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

Apesar do resultado pior que o esperado em maio, Rocha destacou a recuperação em curso do IDP em 2021. “Houve aumento de 30% do IDP de janeiro a maio ante mesmo período de 2020”, disse o chefe do Departamento de Estatísticas.

No acumulado de 2021 até maio, o IDP soma US\$ 22,482 bilhões, ante US\$ 17,333 bilhões do mesmo período de 2020. “Essa alta do IDP de janeiro a maio está relacionada à recuperação econômica”, disse Rocha. “A expectativa é de que tenhamos ao longo do ano recuperação dos fluxos de IDP”, completou. O BC projeta IDP de US\$ 60 bilhões no acumulado deste ano.

Viagens

Em meio ao processo de recuperação da economia, os brasileiros também retomam aos poucos as viagens ao exterior. Os dados do BC mostraram que, em maio, a conta de viagens internacionais registrou déficit de US\$ 139 milhões. O valor reflete a diferença entre o que os brasileiros gastaram lá fora e o que os estrangeiros desembolsaram no Brasil no período. Em maio de 2020, durante a primeira onda da pandemia, o déficit nessa conta foi de US\$ 87 milhões.

“Na comparação de maio de 2020 com maio de 2021, (o déficit) cresceu 60%”, disse Rocha. “Mas é preciso ter cautela para afirmar que está havendo aumento das viagens internacionais”, disse.

A cautela na análise é justificada pelo fato de que, em 2020, o déficit da conta de viagens internacionais despencou na primeira onda da pandemia, em meio ao fechamento de aeroportos e fronteiras ao redor do mundo.

“Agora, parece estar havendo receitas e despesas maiores na conta de viagens”, disse Rocha, ponderando que os valores ainda são baixos. O chefe do Departamento de Estatísticas lembrou que em 2019, antes da pandemia, a conta de viagens apresentava déficits mensais próximos de US\$ 1 bilhão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/06/2021

GOVERNO PROPÕE ALÍQUOTA ÚNICA DE 15% PARA APLICAÇÕES EM RENDA FIXA E VARIÁVEL

Na renda fixa, a alíquota atual varia de 15% a 22,5% de acordo com o prazo de investimento; segundo o Ministério da Economia, quem pode deixar o dinheiro parado por mais tempo "não pode ter mais benefícios por causa disso"

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

BRASÍLIA - O Ministério da Economia propôs nesta sexta-feira, 25, a unificação em 15% da alíquota do Imposto de Renda para renda fixa, como Certificados de Depósito Bancário (CDBs) e Tesouro Direto, e para renda variável, como mercado acionário à vista e "day trade" (operações liquidadas no mesmo dia).

Para renda fixa, como CDBs e Tesouro Direto, a alíquota atual varia de 15% a 22,5% de acordo com o prazo de investimento, sendo que a alíquota mais baixa (15%) só vale para prazos acima de 720 dias.

Segundo o Ministério da Economia, pessoas mais ricas, que podem deixar o dinheiro parado por muito tempo, "não podem ter mais benefícios por causa disso".

As medidas fazem parte da segunda etapa da reforma tributária, que também prevê alterações no IR de pessoa física e jurídica. A primeira etapa foi encaminhada no ano passado, com a unificação do PIS e da Cofins (proposta ainda está sendo analisada pelo Congresso).

Investimentos isentos

O subsecretário de Tributação e Contencioso da Receita Federal, Sandro Serpa, disse que o governo decidiu manter a isenção dos investimentos aplicados em LCI (Letra de Crédito Imobiliário) e LCA (Letra de Crédito do Agronegócio). Ele negou, porém, que tenha havido pressão desses setores (imobiliário e agronegócio). “Não houve pressão. Houve simplesmente análise de cenário”, disse. “Foi uma decisão técnica e de governo”, afirmou.

Também permanecem isentas aplicações em CRI (Certificado de Recebíveis Imobiliários) e CRA (Certificado de Recebíveis Agrícolas).

Fundos de investimento



Também foi proposta mudança na tributação dos fundos de investimento, com unificação de alíquotas e mudança no sistema "come-cotas" de cobrança sobre os ganhos, que passará de semestral a anual.

Nos fundos abertos, a alíquota do IR, hoje de 15% a 22,5% em função da duração da aplicação, terá alíquota única de 15%.

O sistema "come-cotas" deixará de ter incidência nos meses de maio, passando a ter incidência apenas anual (nos meses de novembro).

Os rendimentos produzidos até 31 de dezembro de 2021, por sua vez, serão tributados pela alíquota vigente nessa data.

Para o Ministério da Economia, a medida dará "liberdade para o pequeno investidor para entrar e sair do fundo a qualquer tempo sem pagar mais imposto por isso".

Os fundos fechados (multimercados), que também têm alíquota escalonada, passarão igualmente à cobrança única de 15% sobre distribuição de rendimentos, alienação, amortização ou resgate de cotas.

Os fundos fechados terão o mesmo tratamento dos fundos abertos para o "come-cotas".

No caso dos fundos exclusivos, usados por pessoas de alta renda para fazer investimentos, a tributação também passa a ser como a dos demais fundos, inclusive com o "come-cotas", hoje inexistente para esse tipo de aplicação.

Nos fundos de investimento imobiliário, haverá fim da isenção sobre rendimentos distribuídos a pessoas físicas no caso desse tipo de fundo com cotas negociadas em Bolsa a partir de 2022.

A tributação dos demais cotistas, por sua vez, cai de 20% para 15% na distribuição de rendimentos, amortização e alienação de cotas.

Operações em Bolsa

O governo propôs uma mudança na tributação do Imposto de Renda sobre operações em Bolsa de Valores.

A apuração do tributo, hoje mensal, passaria a ser trimestral, com alíquota de 15% para todos os mercados - portanto, sem a cobrança diferenciada de 20% para day trade e cotas de fundos de investimento imobiliário.

A compensação de resultados negativos poderá ocorrer entre todas as operações, inclusive day trade e cotas de fundos negociadas em bolsa. Hoje, essa compensação é limitada entre operações de mesma alíquota.

Para o Ministério da Economia, a simplificação vai facilitar o acesso ao mercado e trazer segurança para mais brasileiros investirem.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/06/2021

JHSF E AEROPORTO DE CONGONHAS ABREM DISPUTA POR SETOR DE AVIAÇÃO EXECUTIVA

Aeroporto Catarina, da JHSF, recebeu autorização para operar voos executivos internacionais, mas terminal de São Paulo, atualmente em obras, deve voltar ao setor em outubro

Por André Jankavski e Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo

Os donos de jatos próprios ou aqueles que preferem os aviões executivos aos comerciais terão mais opções para voar para fora do Brasil. Na quinta-feira, 24, a JHSF recebeu a autorização para que o seu aeroporto Catarina, exclusivo para aviões executivos, possa operar voos internacionais. O aeroporto de Congonhas também voltará a realizar esse tipo de voo ainda neste ano, o que pode ajudar na retomada do setor no País.

Segundo Thiago Alonso de Oliveira, presidente da JHSF, trata-se de um marco para a companhia, que viu suas ações subirem 6% após a divulgação do acordo. “A cidade de São Paulo estava muito defasada em não ter um aeroporto exclusivo para a aviação executiva. Cidades menos populosas, como Miami, já têm espaços assim há muito tempo”, afirma Oliveira.

Porém, a JHSF deve logo ter um concorrente de peso. O aeroporto de Congonhas está fazendo adequações no seu espaço de aviação executiva e deve voltar a operar voos internacionais em outubro, após terem sido suspensos em 1980. A Infraero começou, neste mês, as obras no terminal, que demandarão R\$ 2,5 milhões.



Aeroporto Catarina, em São Roque, registrou alta de 270% no faturamento no 1º trimestre de 2021. Foto: Epitácio Pessoa/ Estadão - 13/12/2019

A adequação do aeroporto era uma demanda antiga do setor. Hoje, voos executivos internacionais com saída ou chegada no Estado de São Paulo precisam ser feitos ou pelo aeroporto de Viracopos, em Campinas, ou por Guarulhos. Nenhum deles têm instalações separadas para a aviação executiva. Congonhas, por outro lado, tem salas de atendimento “vip” para esses clientes. As principais empresas de aviação executiva do País têm hangares no aeroporto

e cerca de 150 aeronaves ficam baseadas lá.

A TAM Aviação Executiva projeta que seu volume de atendimento possa aumentar em 20% com a realização de voos internacionais partindo de Congonhas. Isso porque a empresa tem sua maior estrutura no local – só de hangares, são seis. “Hoje, quando vem um voo dos Estados Unidos, por exemplo, tem de entrar por Manaus para depois pousar aqui. O avião poderia ir direto porque tem capacidade para isso”, diz Leonardo Fiuza, presidente da companhia.

A diretora de atendimento aeroportuário da Líder Aviação, Cynthia Oliveira, destaca que o novo serviço do aeroporto deve facilitar a operação das empresas, além de agradar os passageiros. Hoje, as aeronaves da companhia que fazem voos intercontinentais já ficam em Congonhas. Quando viajavam para a Europa, precisavam parar em Guarulhos, Brasília, Recife ou Fortaleza antes de deixar o País.

“A aviação executiva é muito focada em negócios, e o aeroporto de Congonhas é muito conveniente por ser próximo ao centro financeiro da cidade”, diz Cynthia. Entre os principais clientes de viagens internacionais da empresa estão multinacionais cujos escritórios no Brasil também ficam perto do aeroporto.

Na avaliação de Fiuza, da TAM, a operação executiva internacional no aeroporto também deve favorecer a recuperação do segmento, que também sofre com a crise decorrente da pandemia. Hoje, a operação da TAM corresponde a 70% do registrado antes da pandemia. No pior momento, porém, esse número chegou a 30%.

A queda na demanda foi verificada por todas as empresas do setor. Em 2019, os 34 principais aeroportos executivos do País registraram 337 mil movimentações de jatos executivos. No ano passado, foram 280 mil pousos e decolagens.

Segundo o diretor executivo da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), Flávio Pires, as movimentações internacionais variavam entre 18 mil e 24 mil por ano antes da pandemia. Agora, porém, praticamente desapareceram. Algo que pode mudar com a entrada dos dois aeroportos em operação com voos internacionais.

Catarina no páreo

A aviação executiva no aeroporto de Congonhas terá a concorrência dos aviões comerciais. Por isso, para o consultor André Castellini, sócio da Bain & Company, a prioridade à aviação comercial em Congonhas pode acabar prejudicando os voos executivos por lá, que poderão enfrentar filas. “O avião pode ir até a cabeceira da pista e ter de esperar 45 minutos para decolar. Isso é caro para um avião.”

A alta demanda futura é o que tranquiliza o executivo da JHSF, assim como a distância entre os dois lugares. O aeroporto Catarina fica na cidade de São Roque, a cerca de 70 km da capital paulista. De automóvel, uma pessoa leva uma hora para chegar até o local considerando o trânsito de São Paulo. Porém, a maior parte dos clientes, segundo Oliveira, vai de helicóptero, uma viagem de 15 minutos.

O aeroporto representa menos de 2% do faturamento total da JHSF, mas tem um crescimento acelerado. No primeiro trimestre deste ano, a receita do espaço foi de R\$ 7 milhões, alta de 270% em relação ao primeiro trimestre de 2020. Não por acaso, após investir R\$ 700 milhões na construção do aeroporto, a JHSF já começa a enxergar possibilidades de expansão, mas sem definir quando e como. “Temos um espaço de 200 mil m² e estamos atentos às demandas e a expansão do aeroporto, mas sempre equilibrando o retorno do investimento”, afirma Oliveira.

Apesar de ser um ativo ainda não tão relevante no balanço da incorporadora, o anúncio fez as ações da companhia saltarem 6% no pregão de quinta. Faz sentido? Na visão de Anderson Menezes, CEO da casa de análises Alkin Research, não muito. Porém, ele recomenda as compras das ações da empresa, que mostrou resultados fortes no primeiro trimestre, apesar das ações continuarem andando de lado.

“A retomada da economia deve ajudar nos ganhos nos hotéis e shoppings da empresa, que tem o aeroporto como mais um serviço para oferecer para os clientes de alta renda. É importante eles estarem em todas as frentes”, diz Menezes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/06/2021

O FUTURO DO ETANOL SE O CARRO TIVER DE SER ELÉTRICO

Especialista aponta que o Brasil precisa aproveitar suas vantagens comparativas durante o processo de eletrificação e construção de uma mobilidade mais sustentável

Por Celso Ming, O Estado de S.Paulo*

Qual é o futuro do etanol, a solução brasileira para o combustível limpo, se o mundo adotar o carro elétrico?

Em parte empurradas por lei em grande número de países ricos, as montadoras vêm anunciando sua opção pelo carro elétrico. A maioria já avisou que, a partir de 2030 ou, em alguns casos, a partir de 2035, apenas veículos elétricos sairão de suas linhas de montagem. Assim foi anunciado pela Volkswagen, pela Volvo, Mercedes-Benz, Fiat, Ford e General Motors. Nesta semana foi a vez da japonesa Honda.

Em princípio, por uma questão de escala, a tendência deveria ser a de que não sobrasse espaço para o carro a álcool. E seu futuro seria o que foi o do lampião a gás logo depois da invenção da lâmpada elétrica.



Em um dos cenários traçados pelo estudo, a demanda por etanol, que em alguns anos respondeu por mais de 50% de toda a cana moída no Brasil, começará a cair a partir de 2025 e chegará a cerca de 40% até 2035. Na safra 2020/21, o Brasil produziu cerca de 30 bilhões de litros de etanol. Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Há duas semanas, reportagem da agência Bloomberg baseada em estudo liderado por Soren Jensen, ex-diretor operacional da Alvean – uma das empresas líderes globais no setor de açúcar –, previu uma inundação de açúcar brasileiro no mundo quando o carro elétrico vier a ser o primeiro da frota mundial, porque as

usinas brasileiras terão de fechar ou reduzir a produção nas destilarias de álcool, que hoje produzem 30 bilhões de litros por ano, e canalizar a matéria-prima (o caldo da cana) para as fábricas de açúcar.

O especialista em questões energéticas, consultor e diretor do Centro Brasileiro de Infra Estrutura (CBIE) Adriano Pires, entende que a opção pelo carro elétrico a bateria não é inexorável nem será homogênea no mundo: “O carro 100% elétrico não deverá prosperar no Brasil, nas proporções que imaginam. Nem sei se vai prosperar no resto do mundo”.

Para ele, o motor elétrico para veículos não terá tanto sucesso e tanta duração como aconteceu com o motor a combustão. A principal razão é a de que nem todos os países terão condições de produzir energia elétrica a partir de fonte limpa para alimentar a frota de elétricos. Se sua população tiver de rodar com carros cuja energia elétrica será obtida pela queima de combustível fóssil poluente (carvão mineral ou derivado de petróleo), não estará cumprindo o pretendido.

E há o problema das baterias. O lítio, principal componente, produz graves danos ambientais na sua exploração, que devem se intensificar com o aumento da demanda. Seguem também sem solução os problemas que envolvem o descarte e reciclagem das baterias.

Pires entende que o mundo caminhará para matrizes energéticas regionalizadas. No caso do Brasil, o etanol continuará a ter papel importante como combustível no transporte, por outras duas razões: Primeira, porque o atual déficit de energia elétrica tenderá a crescer substancialmente se o Brasil tiver de trocar o carro a combustão pelo carro cuja bateria será alimentada com energia elétrica produzida fora do veículo.

Segunda, porque o reabastecimento do carro exigirá enorme transformação da infraestrutura: disseminação de pontos de recarga das baterias; mudanças profundas nos negócios dos atuais postos de gasolina; substituição de grande parte dos serviços de mecânica pelo de autoelétricos; virtual desaparecimento de refinarias e distribuidoras de derivados, pelo menos na escala atual. E tudo isso exigirá enorme volume de recursos.

O carro elétrico hoje é muito caro, um produto quase só ao alcance de pessoas de poder aquisitivo alto. O mais barato custa hoje em torno de R\$ 130 mil. Embora o aumento de escala e avanços tecnológicos possam baratear o modelo elétrico a bateria e seu preço deixar de ser tão proibitivo num país pobre, Adriano Pires entende que o governo deverá neste momento adotar soluções de longo curso, que levem em conta as vantagens do Brasil.

“A gente precisa parar de adotar soluções de países ricos, que têm uma realidade energética diferente da nossa. No Brasil temos o etanol, que é limpo e gera emprego em sua cadeia produtiva circular, do cultivo da cana à produção de etanol e sua distribuição pelos postos de combustíveis. Vamos jogar isso fora para pegar soluções de países que não têm essa vantagem comparativa?”

O ponto de vista de Adriano Pires faz sentido. Problema a enfrentar é o de convencer as montadoras a produzir veículos a combustão (ciclo Otto ou Diesel) e híbridos elétricos apenas para o Brasil. E

ainda haverá que equacionar o problema da circulação de automóveis e caminhões nos países vizinhos, se no outro lado da fronteira não houver condições de reabastecê-los com álcool.

Esta Coluna voltará ao assunto./COM PABLO SANTANA

*CELSO MING É COMENTARISTA DE ECONOMIA

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/06/2021

EQUATORIAL VENCE LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DA COMPANHIA DE ELETRICIDADE DO AMAPÁ

Por Reuters



Equatorial deverá responder por 3 bilhões de reais de investimentos pelo período de 30 anos
Imagem: ABR Energia Elétrica

Como vencedora, a Equatorial deverá responder por 3 bilhões de reais de investimentos pelo período de 30 anos.

A Equatorial Energia (EQTL3) venceu nesta sexta-feira o leilão de privatização da Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA), responsável pela distribuição de energia no Estado do Norte do país.

Como vencedora, a Equatorial deverá responder por 3 bilhões de reais de investimentos pelo período de 30 anos.

No certame, a companhia fez a única oferta pela CEA, que foi adquirida por um valor simbólico.

O novo controlador, porém, terá de assumir passivos precificados em cerca de 1 bilhão de reais.

O vencedor do leilão foi definido por uma combinação de valores de outorga e tarifa.

A CEA opera atualmente por meio de concessão provisória, atendendo cerca de 830 mil habitantes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/06/2021

CÂMARA RETIRA PROIBIÇÃO DE BARREIRA COMERCIAL A IMPORTADOS EM MP QUE FACILITA ABERTURA DE EMPRESAS

Prática, que visa estabelecer a vigência de um 'preço de referência' para os itens importados que entram no País, vigorou em solo brasileiro por mais de 70 anos, mas é proibida pela Organização Mundial do Comércio

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Câmara retirou a proibição a um tipo de barreira comercial para a entrada de produtos estrangeiros no País. Pressionados pelo lobby da indústria, os deputados suprimiram do texto da MP a vedação ao chamado "preço de referência" – ou seja, um valor mínimo – para importações, uma prática que vigorou no País por mais de 70 anos e é proibida pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

Enviada pelo Executivo em 29 de março, a Medida Provisória 1040 vedava a adoção de limites para valores de mercadorias e serviços nas importações e exportações. Também proibia que as operações não fossem autorizadas em razão dos valores praticados.

Diversas emendas apresentadas pelos deputados tentavam o oposto: autorizar o Executivo a implementar essa prática, mas a autorização expressa não foi incluída no texto. Críticos do mecanismo que define um preço mínimo para os produtos importados dizem que se trata de um atalho da indústria para conseguir barrar concorrentes de forma rápida, por meio de procedimentos pouco transparentes e fazendo uso de sua influência sobre a burocracia estatal.



Diversas emendas apresentadas pelos deputados queriam impor barreiras para a entrada de importados. Foto: Werther Santana/Estadão

Para evitar polêmica, o relator, deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), decidiu excluir de seu parecer todo esse trecho, que estava no Artigo 7º da proposta. O deputado ressaltou ter dialogado com o governo e associações do setor industrial sobre a MP. Segundo ele, o setor é contra a proibição da prática dos preços de referência. Para não atrapalhar a tramitação da MP, o tema será discutido no âmbito de um outro projeto de lei.

“Decide-se pela supressão do dispositivo. Isso não significa, de modo algum, que estamos aqui a reavivar o mecanismo de controle de preços nas importações”, diz o parecer. “Antes, após decisão tomada em acordo com diversos líderes, optamos por seguir a discussão desse tema no âmbito de projeto de lei à parte, ocasião em que todas as partes interessadas terão oportunidade de se manifestar, sem os limites temporais impostos pelo célere trâmite de uma Medida Provisória.”

Sem previsão legal, o preço de referência é praticado no Brasil desde os anos de 1950. A decisão sobre quais produtos podem contar com esse tipo de barreira é política. Representantes da indústria apresentam para o governo suas queixas sobre preços não competitivos e tentam convencer o Ministério da Economia, particularmente a área de Comércio Exterior. Entre os exemplos de produtos que já tiveram o mecanismo estão cobertor, óculos, escovas para cabelo, pneus, camisas, tecidos, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos.

Protecionismo

Para o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, trata-se de uma forma disfarçada de protecionismo. O mecanismo já foi alvo de questionamento dos Estados Unidos e da Europa em 1999. Para evitar punições, o Brasil abandonou a prática contra esses países.

Continuou a adotá-la, no entanto, para importações asiáticas, sob o pretexto de impedir subfaturamento e fraudes. A prática foi extinta em janeiro deste ano. O Ministério da Economia, por sua vez, sustenta que atua contra práticas desleais com medidas antidumping – o Brasil é o quarto País no mundo que mais aplica esse tipo de instrumento para proteger a indústria.

A questão dos preços de referência para importações era apenas uma parte da MP 1040, que também visa eliminar exigências e simplificar a abertura e o funcionamento de empresas com vistas a melhorar o ambiente de negócios. O texto segue agora para o Senado.

A proposta permite o licenciamento ambiental automático para atividades de risco médio – como comércio atacadista de alimentos, hotéis, educação infantil, transporte de carga de produtos não sujeitos à vigilância sanitária e atividades médicas sem procedimentos invasivos. As licenças e alvarás serão válidas enquanto os requisitos de sua emissão estiverem atendidos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/06/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

PRIMEIRO NAVIO DE CRUZEIRO DEIXA PORTO DA FLÓRIDA APÓS 15 MESES

Funcionários da indústria de turismo esperam que a viagem do Celebrity Edge sirva como apoio à retomada das atividades

Por Valor, Com AP — São Paulo



O navio de cruzeiro Celebrity Edge está ancorado em Port Everglades, em Fort Lauderdale, Flórida — Foto: Lynne Sladky/AP Photo

Pela primeira vez em 15 meses, um navio de cruzeiro parte neste sábado de um porto da Flórida, no que é considerado por autoridades americanas um importante passo simbólico na direção da normalidade quebrada pela pandemia de covid-19.

Funcionários da indústria de turismo esperam que a viagem do Celebrity Edge sirva como apoio à retomada das atividades, interrompidas em meio a

relatos de surtos mortais em navios lotados, com passageiros em quarentena por semanas e tripulações implorando para atracar, informou a Associated Press.

“Estamos entusiasmados em fazer parte disso”, disse Russ Schwartz, diretor de uma escola da Flórida que está em lua de mel e confia num cruzeiro tranquilo. “As coisas mudaram drasticamente. Naquela época, não sabíamos muito sobre o vírus. Os cruzeiros naquele ponto não estavam preparados.”

A Celebrity Cruises, uma das marcas da Royal Caribbean Cruises, diz que pelo menos 95% dos passageiros que embarcam no Celebrity Edge foram vacinados contra o coronavírus, de acordo com os requisitos de saúde do Centro de Controle e Prevenção de Doenças. Os pacotes para o cruzeiro foram vendidos a preços reduzidos.

Durante os 15 meses sem atividade, as três maiores companhias de cruzeiro - Carnival, Norwegian e Royal Caribbean - tiveram de levantar mais de US\$ 40 bilhões em financiamento para que se mantivessem abertas com seus navios nos portos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/06/2021

GALVANI RENOVA SEU PLANO DE EXPANSÃO

Com investimentos de R\$ 2,5 bilhões e diversificação, empresa espera quintuplicar a receita

Por Érica Polo — De São Paulo

O executivo Marcos Stelzer, que trabalha há três décadas na indústria de fertilizantes, boa parte delas no grupo Anglo American, chegou à Galvani em abril com a missão de conduzir um plano de investimentos de R\$ 2,5 bilhões, com o qual a companhia pretende expandir e diversificar seus negócios nos próximos cinco anos.

Traçado antes de Stelzer assumir o cargo de CEO, o projeto poderá elevar a produção total da Galvani, que atualmente é de cerca de 520 mil toneladas de fosfatados por ano, para 2,3 milhões de

toneladas - entre fosfatados de baixa e alta concentração, além de fosfato bicálcico - até 2026. Com isso, de acordo com o planejamento, a receita da empresa saltará de R\$ 700 milhões - previsão para 2021 - para R\$ 3,5 bilhões anuais.



Marcos Stelzer, CEO da Galvani: aposta em fosfatados de alta concentração — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A maior parte dos investimentos necessários - recursos que, segundo a companhia, serão provenientes do caixa e de investidores internacionais -, será destinada ao projeto da planta localizada em Santa Quitéria, no Ceará. Na unidade, a Galvani planeja começar a produzir fertilizantes fosfatados de alta concentração e o fosfato bicálcico, um componente para suplementação animal. Os produtos deverão entrar no portfólio da empresa, que hoje comercializa principalmente um fertilizante fosfatado de baixa concentração originado em Luís Eduardo Magalhães, no oeste da Bahia.

“O grande diferencial é que, a partir de Santa Quitéria, conseguiremos atender o Arco Norte”, afirma Stelzer. Como o fertilizante fosfatado de alta concentração tem maior valor agregado, explica o executivo, ele é mais competitivo para atender produtores a maiores distâncias, nas quais o frete pesa mais na equação. O movimento permitirá que a Galvani amplie negócios em Mato Grosso e Pará, onde seus volumes de venda são baixos devido à questão logística. Hoje, 98% das vendas

são feitas no “Matopiba” (confluência de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

O principal item comercializado pela companhia é o fosfatado de baixa concentração, que parte da Bahia. Segundo o executivo, o projeto no Ceará poderá contribuir para reduzir a dependência do mercado externo. O Brasil importa cerca de 80% do volume de fertilizantes que utiliza. Boa parte dos fosfatados é fornecida por Estados Unidos e Marrocos.

No entanto, o empreendimento cearense depende ainda de licença prévia do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), esperada para o início de 2022. No fim do ano passado, a Galvani informou ao Valor que aguardava a autorização para 2021. Stelzer não espera surpresas relacionadas ao tema e está confiante em relação ao novo prazo.

Os trâmites, que envolvem estudos de impacto ambiental, já caminham há tempos - a empresa venceu a licitação para explorar a mina no Ceará em 2009. Nesse projeto, a Galvani tem parceria com a estatal Indústrias Nucleares do Brasil (INB), vinculada ao Ministério de Minas e Energias, com a qual montou o Consórcio Santa Quitéria. A INB tem interesse em 2,3 mil toneladas anuais de urânio que podem ser fornecidos pela mina.

Na lista de tarefas do executivo está ainda coordenar a expansão das operações na Bahia, que receberão parte dos recursos do plano de investimentos. O complexo industrial de Luís Eduardo Magalhães e as minas de Angico dos Dias e Irecê compõem a estrutura da Galvani no Estado, sendo que esta última está em processo de licenciamento para a retomada de produção.

Em outras frentes, a empresa prevê investir ainda no porto de Mucuripe, em Fortaleza, e nos centros de distribuição em Uruçuí (PI), Barcarena e Miritituba (PA).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/06/2021

BIDEN ACEITA REDUZIR PARA US\$ 1 TRI PACOTE DE INFRAESTRUTURA

O acordo representa uma grande conquista para Biden, que prometeu usar sua longa experiência como senador para trabalhar com os republicanos e superar a polarização política
Por James Politi e Lauren Fedor — Financial Times, de Washington

O presidente dos EUA, Joe Biden, firmou um acordo sobre um pacote de infraestrutura avaliado em cerca de US\$ 1 trilhão, em que bilhões de dólares serão empregados para modernizar rodovias, pontes e redes de banda larga nos próximos oito anos.

O acordo com um grupo de senadores democratas e republicanos fica aquém do plano de gastos em infraestrutura de US\$ 2,3 trilhões anunciado por Biden em março e não abrange US\$ 1,8 trilhão em gastos com uma rede de proteção social que o presidente americano propôs em abril.

Mas ele representa uma grande conquista para Biden, que prometeu usar sua longa experiência de décadas como senador para trabalhar com os republicanos e desafiar a polarização que se tornou endêmica na política americana.

Biden anunciou ontem o acordo na Casa Branca após se reunir com senadores moderados que costuraram o compromisso, incluindo a democrata Kyrsten Sinema e a republicana Susan Collins. “Fizemos grandes concessões dos dois lados”, disse o presidente, acrescentando que o acordo o lembrou “dos dias em que fazíamos muita coisa no Congresso”

Os democratas e a Casa Branca esperam aprovar o resto de sua agenda econômica usando sua estreita maioria no Congresso, separadamente do plano bipartidário negociado com os republicanos.

Mas a presidente da Câmara dos Deputados, a democrata Nancy Pelosi, disse ontem que o acordo está condicionado: a Câmara só considerará o pacote de infraestrutura bipartidário se as prioridades econômicas mais amplas de Biden - incluindo o aumento de impostos sobre empresas e ricos - forem aprovados primeiro pelo Senado.

Biden classifica o projeto de lei de infraestrutura como crucial para resolver a falta de recursos crônica das redes de transporte dos EUA e outras infraestruturas ao longo dos anos, e colocar o país numa posição melhor para competir com a China no século 21.

“Investimentos maciços estão acontecendo com os autocratas”, disse ele ontem na Casa Branca. “Precisamos nos movimentar e temos que fazer isso rápido.”

Um grande acordo de infraestrutura era uma meta antiga de republicanos e democratas, mesmo durante o governo Trump, mas de difícil obtenção. Biden disse que foi flexível nas negociações e não deverá fazer novas exigências.

“Eles têm a minha palavra. Vou me ater ao que eles propuseram. E eles também me deram a sua palavra. De onde em venho, isso é suficiente para mim”, disse Biden.

Um grande acordo de infraestrutura era uma meta antiga de republicanos e democratas, mesmo durante o governo Trump, mas de difícil obtenção. Biden disse que foi flexível nas negociações e não deverá fazer novas exigências.

“Eles têm a minha palavra. Vou me ater ao que eles propuseram. E eles também me deram a sua palavra. De onde em venho, isso é suficiente para mim”, disse Biden.

Alguns senadores do grupo bipartidário celebraram o acordo. “É a semana da infraestrutura!”, tuitou o republicano Bill Cassidy.

Se for aprovado pelo Congresso, o acordo de infraestrutura virá na sequência do plano de estímulo financeiro de US\$ 1,9 trilhão de Biden, aprovado em março como medida emergencial para estimular a recuperação pós-pandemia.

A Casa Branca disse que o acordo proposto envolve US\$ 579 bilhões em novos gastos. Quando combinado com a renovação dos fundos existentes para infraestrutura, o total chegará a US\$ 973 bilhões nos próximos cinco anos e US\$ 1,2 trilhão em oito anos.

Entre os novos gastos, US\$ 109 bilhões em rodovias e pontes, US\$ 66 bilhões para rede ferroviária e US\$ 49 bilhões para o transporte público. Portos, aeroportos e postos de recarga de veículos elétricos também receberão mais recursos.

A maior fonte de tensão na discussão do pacote de infraestrutura envolveu diferenças sobre os meios para levantar receitas para que isso não contribuísse para o aumento do déficit público.

No fim das contas, o grupo bipartidário concordou em cobrir o custo com dinheiro não gasto de rodadas anteriores de medidas de estímulo relacionadas à pandemia, aumentar a capacidade do Internal Revenue Service (o Fisco americano) de fiscalizar as leis tributárias, e vender parte das Reservas Estratégicas de Petróleo.

Os republicanos haviam proposto o aumento dos impostos federais sobre a gasolina e taxas cobradas de usuários de veículos elétricos para bancar o plano, mas a Casa Branca rejeitou a ideia porque ela violaria a promessa de Biden de não aumentar os impostos para os americanos que ganham menos de US\$ 400 mil por ano.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/06/2021

HOMEM MAIS RICO DA ÁSIA VAI INVESTIR US\$ 10 BILHÕES EM ENERGIA VERDE

Chefe do conglomerado Reliance Industries, Mukesh Ambani pretende construir quatro fábricas gigantes de células solares, módulos, hidrogênio, células de combustível e baterias para armazenar eletricidade

Por Bloomberg



Foto : Rajanish Kakade/AP

O bilionário indiano Mukesh Ambani revelou um esforço ambicioso em energia limpa envolvendo 750 bilhões de rúpias (US\$ 10,1 bilhões) de investimento ao longo de três anos, anunciando outra transformação crucial de seu império de petróleo em petroquímica.

A Reliance Industries, que opera o maior complexo de refino de petróleo bruto do mundo, planeja gastar 600 bilhões (US\$ 8 bilhões) de rúpias em quatro fábricas gigantes para produzir células solares, módulos, hidrogênio, células de combustível e construir uma rede de baterias para armazenar eletricidade. Outros 150 bilhões de rúpias (US\$ 2 bilhões) serão investidos na cadeia de valor e outras parcerias, disse o homem mais rico da Ásia aos acionistas nesta quinta-feira.

O pivô verde da companhia com uma receita anual de US\$ 63 bilhões oferece um vislumbre da nova ordem que aguarda alguns dos maiores produtores mundiais de combustíveis fósseis. Gigantes globais como Exxon Mobil e TotalEnergies estão sob pressão para reduzir seus índices de emissão de carbono, à medida que governos, investidores e consumidores se unem para combater as mudanças climáticas e o aquecimento global.

A transformação proposta também se alinha com as prioridades do governo do primeiro-ministro Narendra Modi, que tem debatido metas climáticas agressivas que reduziriam as emissões líquidas de gases de efeito estufa a zero em meados do século, uma década antes da China. Embora o colega magnata Gautam Adani, que construiu um conglomerado de portos e usinas hidrelétricas centrado no carvão, já esteja seguindo um caminho semelhante expandindo sua presença em energia eólica e solar, os planos de Ambani são maiores.

“O mundo está entrando em uma nova era de energia, que será altamente turbulenta”, disse Ambani aos acionistas em uma reunião virtual. “A era dos combustíveis fósseis, que impulsionou o crescimento econômico global por quase três séculos, não pode continuar por muito mais tempo. As enormes quantidades de carbono que ele emitiu para o meio ambiente colocaram em risco a vida na Terra.”

Projeto

A primeira unidade gigante irá fabricar módulos solares, permitindo 100 gigawatts de energia solar até 2030, incluindo instalações em telhados em aldeias em todo o país. A segunda envolve baterias de rede em grande escala para armazenar eletricidade, para as quais a Reliance irá colaborar com líderes globais na tecnologia. E a terceira construirá e instalará eletrolisadores para separar o hidrogênio verde da água.

“Eu imagino um futuro em que nosso país será transformado de um grande importador de energia fóssil em um grande exportador de soluções de energia solar limpa”, disse Ambani.

Células de Combustível A quarta fábrica seria para células de combustível, que usam oxigênio do ar e hidrogênio para gerar eletricidade - uma tecnologia que está sendo promovida por fabricantes de automóveis, incluindo a Hyundai Motor, mas notoriamente descartada como "incrivelmente estúpida" pela Tesla, de Elon Musk. As ações da Reliance caíram 2,4% nesta quinta-feira em Mumbai, a maior queda em mais de dois meses.

“Há uma apreensão de que as novas iniciativas, especialmente os projetos de energia verde anunciados, exigirão um alto período de gestação e também podem resultar em novas dívidas para os planos de investimentos”, disse Kranthi Bathini, da WealthMills Securities Pvt. Ele espera que essas iniciativas beneficiem a empresa a longo prazo.

O homem mais rico da Ásia declara que não há 'nenhuma opção' a não ser tornar os negócios verdes.

O anúncio vem um ano depois que a empresa mais valiosa da Índia levantou mais de US \$ 30 bilhões vendendo participações em suas unidades de tecnologia e varejo, e por meio da venda de ações para seus acionistas existentes. A Reliance trouxe a bordo gigantes do Vale do Silício, como Google e Facebook, para ajudar a aumentar sua pegada digital e de comércio eletrônico em um mercado de varejo de US\$ 1 trilhão com mais de 1,3 bilhão de pessoas.

Os fluxos de investimento, que Ambani chamou de “voto de confiança” em seus negócios, ajudaram as ações da Reliance quase a dobrar de valor desde o início de abril de 2020. O patrimônio líquido de Ambani é de cerca de US\$ 84 bilhões, de acordo com o Índice Bloomberg Billionaire.

Adani Green Energy

O grupo liderado por Adani também está melhorando seu jogo nas metas de energia limpa. O Adani Green Energy concordou no mês passado em comprar o negócio de energia renovável de US\$ 3,5 bilhões da SoftBank Group na Índia, em uma tentativa de atingir sua meta de ter 25 gigawatts de capacidade de energia renovável até 2025. O foco verde gerou uma corrida pelas ações com os ativos da Adani Green saltando mais de 580% e da Adani Total Gas - uma joint venture com TotalEnergies - 670% desde o início do ano passado.

Embora o movimento seja em direção ao verde, Ambani não está dando as costas inteiramente a seu legado de petróleo e petroquímicos, que ainda contribui com 60% da receita da Reliance.

Nesta quinta-feira, o executivo disse que um plano para trazer a Saudi Arabian como investidora na divisão de energia - anunciado há dois anos, mas atrasado - será finalizado este ano. Em um movimento para tranquilizar os investidores, ele também disse que o presidente da Aramco, Yasir Al-Rumayyan, ingressará no conselho da Reliance.

A empresa sediada em Mumbai estabeleceu no ano passado a meta de se tornar uma empresa de carbono zero líquido até 2035 - um período de tempo mais curto em comparação com o corte auto-imposto de 2050 por muitos de seus pares globais, incluindo a BP e Royal Dutch Shell. O grupo de Ambani comprou seu primeiro carregamento de petróleo bruto neutro em carbono em fevereiro e disse que estava procurando mais parcerias desse tipo.

O governo da Índia planeja expandir sua capacidade de energia renovável em quase cinco vezes, para 450 gigawatts até 2030, já que o país pretende reduzir sua dependência do carvão.

“A estratégia de dependência de energia, dados e consumidor garantirão que a empresa continue a crescer de forma sustentável contrariando todas as tendências cíclicas”, disse Sunil Chandiramani, CEO da Nyka Advisory Services. No entanto, “terá de enfrentar os desafios da inovação tecnológica, aquisição de talentos, expectativas dos investidores e turbulência global”, completou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/06/2021

MMX METÁLICOS QUER MMX SUDESTE COMO BEM A LEILOAR

Administrador judicial da MMX Metálicos inclui MMX Sudeste, também em recuperação judicial, como bem a ser arrecadado em processo de falência

Por Rafael Rosas — Do Rio

O pedido feito pelo administrador judicial da MMX Mineração e Metálicos e da MMX Corumbá, Marcello Macêdo, ao juízo da 4ª Vara Empresarial do Rio para arrecadação de bens para futuro leilão em meio ao processo de falência das empresas engloba outra companhia do empresário Eike Batista. Macêdo quer que a MMX Sudeste e seus ativos sejam incluídos no rol de bens a serem leiloados para o pagamento de credores da massa falida que ele administra.

Além disso, o documento enviado ontem à Justiça do Rio de Janeiro - onde correm as falências da MMX Mineração e Metálicos e da MMX Corumbá - inclui pedido de preparação para arrecadação futura de debêntures emitidas na época da venda do controle da MMX Minas-Rio para a Anglo American, em 2008. A questão é que essas debêntures já foram arrecadadas no âmbito do processo de recuperação judicial da MMX Sudeste, que corre na Justiça de Minas Gerais.

Uma fonte com conhecimento do caso diz que as debêntures não poderiam ser incluídas na falência que corre na Justiça do Rio, uma vez que já foram arrecadadas pela MMX Sudeste - que teve a falência suspensa no mês passado. O processo corre na 1ª Vara Empresarial da Comarca de Belo Horizonte.

Essa mesma fonte ressalta que foi no âmbito da recuperação judicial da MMX Sudeste que houve o processo de desconstrução da personalidade jurídica de Eike Batista. O mecanismo jurídico foi necessário para permitir que as debêntures, que estão de posse do empresário por meio de uma companhia chamada NB4 Participações, fossem incluídas como bens arrecadáveis pela MMX Sudeste.

Marcello Macêdo afirma que há a possibilidade de as debêntures serem arrecadadas na falência da MMX Mineração e Metálicos. “A MMX Sudeste é 100% nossa. Não quero interferir na recuperação judicial lá, mas não tem como não arrecadar”, afirma Macêdo

Entre as medidas para a arrecadação das debêntures está a requisição para que a Anglo American informe à Justiça do Rio a quantidade desses títulos emitidos pela Anglo Ferrous Brazil, o saldo atualizado e discriminado e sua titularidade. Na época da emissão, o valor foi de R\$ 112,3 milhões, em uma série de R\$ 87,8 milhões e outra de R\$ 24,5 milhões.

Procurado, o administrador judicial da MMX Sudeste, o advogado Bernardo Bicalho ressalta que “toda manifestação da administração judicial da MMX Sudeste Mineração - em recuperação judicial é, e será, apresentada nos autos da recuperação judicial e demais incidentes processuais, em curso na 1ª Vara Empresarial de BH”.

No pedido de arrecadação enviado ontem ao Judiciário fluminense, Marcello Macêdo inclui a Fazenda Novos Dourados, em Corumbá; o Projeto Corumbá, com a Mina 63, Urucum e Rabicho; ativos permanentes e circulantes de propriedade das massas falidas, necessários ou úteis ao desenvolvimento de sua atividade empresarial, especialmente aqueles que autorizavam a exploração da Mina 63, desde antes do arredamento em favor da Vetorial Mineração; e participações acionárias da MMX Mineração e Metálicos.

Entre as participações acionárias estão 99,99% na MMX Sudeste; 7,17% na Santa Duna Empreendimentos e Participações; 99,99% na Porto Sudeste Participações do Brasil; 99,99% na MMX Corumbá; e 100% na MMX Austria GMBH.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/06/2021

MINÉRIO DE FERRO APRESENTA ALTA DE 1,4% NO PORTO DE QINGDAO

Com isso, em junho, os ganhos acumulados estão em quase 9%
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro voltaram a subir no mercado à vista, encerrando em alta uma semana marcada pela volatilidade. A recuperação vista nesta sexta-feira, segundo a Fastmarkets MB, foi influenciada pelo avanço das cotações do aço.



Conforme a publicação especializada, a tonelada do minério com pureza de 62% de ferro teve valorização de 1,4%, para US\$ 216,45 no porto de Qingdao. Com isso, em junho, os ganhos acumulados estão em quase 9%. No ano, a alta é de 34,9%.

— Foto: Divulgação | CSN

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério, com vencimento em setembro, subiram 1,8% na sessão diurna, para 1.164,50 yuans por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/06/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

EGITO E DONA DE NAVIO QUE ENCALHOU EM SUEZ CHEGAM A ACORDO INICIAL SOBRE INDENIZAÇÃO

Prejuízo do país ficou entre US\$ 12 milhões e US\$ 15 milhões por dia de fechamento, afirma autoridade do canal

CAIRO | AFP

O Egito e a empresa proprietária do navio cargueiro Ever Given chegaram a um acordo inicial sobre a indenização a ser paga pela companhia após o acidente que bloqueou o Canal de Suez em março, informou o chefe da Autoridade do Canal de Suez (SCA).

"Chegamos a um acordo inicial após intensas negociações entre as autoridades, os proprietários e seguradoras do navio", disse Ossama Rabie em uma entrevista com o canal DMC na quarta-feira (23) à noite.

Segundo o funcionário egípcio, as duas partes estão "dando os retoques finais" a este acordo que poderá ser assinado "na próxima semana".



Com capacidade para mais de 200 mil toneladas, o Ever Given encalhou em 23 de março, bloqueando por seis dias a circulação no canal, por onde passa cerca de 10% do comércio marítimo mundial, segundo especialistas.

De acordo com SCA, o Egito perdeu entre US\$ 12 milhões e US\$ 15 milhões por dia devido ao fechamento.

Navio Evergiven foi liberado de bloquear por seis dias o Canal de Suez, importante rota de comércio marítimo mundial - Mohamed Abd El Ghany - 29-mar.2021/Reuters

Uma das seguradoras, UK Club, também anunciou em comunicado que as partes chegaram a um acordo de "princípio, com o proprietário do navio e suas outras seguradoras. Estamos trabalhando com a SCA para finalizá-lo e assiná-lo o mais rápido possível", diz o texto, que acrescenta que a assinatura deve levar à liberação do navio, retido pelas autoridades egípcias desde março.

No entanto, nenhuma informação foi divulgada sobre o valor da indenização, e Rabie especificou que as partes concordaram em não divulgar nada antes da assinatura efetiva do acordo.

Inicialmente, Cairo reivindicou US\$ 916 milhões, depois reduziu a quantia para US\$ 600 e depois para US\$ 550 milhões.

Em março, um total de 422 navios com 26 milhões de toneladas de carga ficaram bloqueados.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 24/06/2021*



AGÊNCIA BRASIL - DF

GUEDES ANUNCIA QUE FAIXA DE ISENÇÃO DO IR PODERÁ SUBIR PARA R\$ 2,5 MIL

Medida está em proposta entregue hoje à Câmara dos Deputados
Por Andreia Verdélio – Repórter da Agência Brasil - Brasília

O ministro da Economia, Paulo Guedes, anunciou hoje (25) que a faixa de isenção do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) poderá subir dos atuais R\$ 1,9 mil para R\$ 2,5 mil. Ele entregou nesta manhã ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, a proposta da segunda fase da reforma tributária. O projeto de lei trata de mudanças no imposto de renda para pessoas físicas e empresas e na tributação de lucros e dividendos.

“São 30 milhões de brasileiros assalariados que pagarão menos imposto de renda porque, pela primeira vez, estamos tributando os ganhos e rendimento de capital”, disse o ministro.

De acordo com Guedes, haverá aumento de impostos sobre rendimentos do capital, os dividendos, que são parte do lucro líquido ajustado de uma empresa dividido entre os acionistas. Com isso, será possível reduzir os impostos para empresas e trabalhadores assalariados, com a mudança na faixa de isenção.

“Hoje, são 31 milhões de declarantes de imposto de renda, 8 milhões são isentos. Com a mudança na faixa de isenção, outros 8 milhões estarão isentos. Então, 16 milhões de brasileiros estarão isentos de imposto de renda”, explicou. No caso das empresas, segundo ele, a redução dos impostos vai permitir aumento de investimentos e geração de novos empregos.

Proposta de atualização da tabela do IRPF

Atual		Nova		
Contribuintes	Faixas	Faixas	Contribuintes	Alíquotas
10,7 milhões	Até R\$ 1.903,98	Até R\$ 2.500	16,3 milhões	0
6,8 milhões	R\$ 1.903,99 - R\$ 2.826,65	R\$ 2.500,01 - R\$ 3.200	2,8 milhões	7,5%
3,7 milhões	R\$ 2.826,66 - R\$ 3.751,05	R\$ 3.200,01 - R\$ 4.250	3,6 milhões	15%
2,3 milhões	R\$ 3.751,06 - R\$ 4.664,68	R\$ 4.250,01 - R\$ 5.300	2,2 milhões	22,5%
6,9 milhões	Acima de R\$ 4.664,68	Acima de R\$ 5.300,01	6,3 milhões	27,5%

Fonte: Ministério da Economia

Paulo Guedes disse ainda que o aumento das isenções não causará desequilíbrio nas finanças públicas, já que elas são resultados de mudanças estruturais de controle de despesas e crescimento econômico. “Controlamos as despesas da Previdência, depois fizemos as privatizações, estamos gastando menos com os juros da dívida pública, economizamos R\$ 400 milhões em quatro anos com juros, e agora vem aí a nova administração pública economizando mais de R\$ 300 bilhões. Toda essa economia que estamos tendo com controle de gastos queremos transmitir à população”, disse.

Ainda nesta sexta-feira, o secretário da Receita Federal, José Barroso Tostes Neto, dará entrevista para detalhar o projeto de lei que altera o imposto de renda.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 25/06/2021

PETROBRAS É VENDEDORA ÚNICA NOS LEILÕES DE ENERGIA A-4 E A-5

Energia que será injetada na rede é de 191MW

Por Agência Brasil - São Paulo

A Petrobras foi a vendedora única de energia nos leilões de energia existente A-4 e A-5 realizados hoje (25) pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), com coordenação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Os certames previam contratos para usinas termelétricas a gás natural e carvão mineral.

Segundo a CCEE, os leilões negociavam energia para distribuidoras no mercado regulado, que abastece pequenos e médios comércios e empresas e consumidores residenciais por um período de 15 anos.

A Usina Petrobras Cubatão, a gás natural liquefeito (GNL), se sagrou vencedora nos dois certames para o fornecimento. No total dos contratos, a energia que será injetada na rede é de 191 MW. (megawatts).

Os certames

O primeiro dos certames, o leilão A-4, foi realizado na manhã de hoje (25), de forma virtual. A Petrobras foi a única vendedora para três distribuidoras: a Light (RJ), Equatorial Pará (Celpa) e Equatorial Maranhão (Cemar).

Nesse leilão, a usina negociou 98,3 MW médios, ao valor de R\$ 151,15/MWh. Com isso, o deságio foi de 52,47%. O deságio é a diferença entre o preço teto estabelecido pelo governo e o valor ofertado pela empresa.

No leilão A-5, realizado à tarde, a Petrobras foi a única vendedora para a Equatorial Pará (Celpa) e Equatorial Maranhão (Cemar). Nesse caso, foi vendido 64,2 MW médios ao custo de R\$ 172,39/MWh. O deságio, nesse caso, foi de 45,79%.

Para a CCEE, o resultado dos leilões foi positivo e os novos contratos abrem caminho para a modernização da matriz elétrica. “A negociação contou com participação de empreendimentos a custos bem competitivos e encerramos com um deságio bastante vantajoso, de 52,5% e 45,8. É um resultado que demonstra a capacidade de usinas existentes se modernizarem e oferecerem preços menores. O empreendimento contratado, por exemplo, reduziu o custo de operação”, disse Rui Altieri, presidente do Conselho de Administração da Câmara de Comercialização.

Os empreendimentos contratados no leilão de energia existente A-4 têm início de suprimento de energia no dia 1º de janeiro de 2025 e termina no dia 31 de dezembro de 2039. No leilão A-5, há a oferta de eletricidade entre 1º de janeiro de 2026 e 31 de dezembro de 2040.

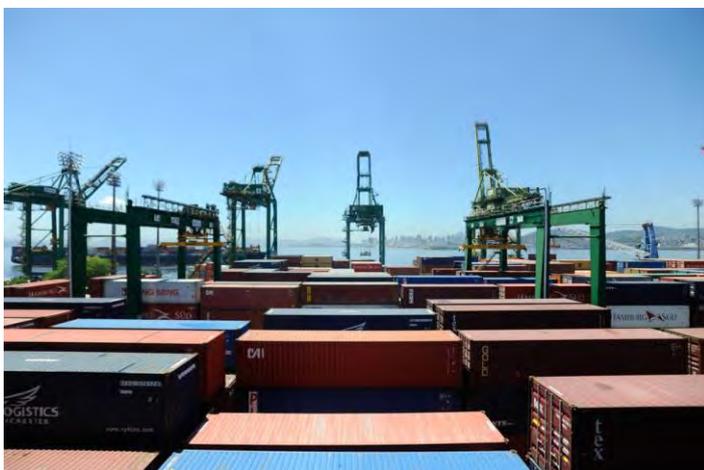
Edição: Fábio Massalli
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 25/06/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

METODOLOGIA DE COBRANÇA DO SSE ESTÁ EM ESTÁGIO AVANÇADO, DIZ NERY

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 25 Junho 2021



Arquivo/Divulgação

Diretor-geral da Antaq disse a associados da ABTP que tema será levado à audiência pública no curto prazo e terá auxílio do Cade. Análise de abusividade será feita por complexo portuário.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou que a análise de impacto regulatório (AIR) sobre a metodologia que trata da cobrança do serviço de segregação e entrega de contêineres (SSE) e eventuais abusividades está em estágio avançado na

superintendência de regulação. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que a metodologia será levada à audiência pública no horizonte de curto prazo. Analisadas as contribuições da

audiência, a diretoria colegiada da agência vai deliberar sobre a construção da metodologia, com auxílio do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

A norma em desenvolvimento na agência para tratar da metodologia de abusividade, desdobramento da resolução normativa 34/2019, estabelecerá critérios de abusividade e quais serão os preços admitidos. "Estamos bem evoluídos a ponto de já ter uma nova AIR para ser colocada para contribuições do mercado e aí a agência, com auxílio do Cade, poderá enfim bater martelo nessa metodologia", disse o diretor-geral, na última quinta-feira (24), durante o evento 'Diálogo com as associadas da ABTP', promovido pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários.

A agência e o órgão antitruste firmaram, na última semana, um memorando de entendimentos que define posicionamentos comuns acerca do SSE, também chamado de THC-2, em instalações portuárias. A agência reguladora deverá editar, até setembro de 2021, metodologia para identificação de abusividade na cobrança e apuração de denúncias. O entendimento expresso no memorando é que está consolidado na jurisprudência do órgão antitruste e consignado na RN-34/2019 que, ainda que não se reconheça a cobrança do SSE, por si só, um ato ilícito, ela pode se revelar abusiva em determinadas circunstâncias.

Nery destacou que a metodologia será editada com participação do Cade no processo. Ele explicou aos associados da ABTP que, quando o Cade identificar alguma irregularidade na cobrança do SSE, poderá fazer consulta prévia à Antaq sobre existência de abusividade. A agência terá 90 dias para se manifestar em resposta ao órgão de defesa econômica.

O diretor-geral lembrou que a metodologia de abusividade já havia sido submetida à deliberação da diretoria colegiada da Antaq que, à época, entendeu que o tema deveria ser analisado à luz de outros parâmetros. Nery adiantou que a análise de abusividade será feita por complexo portuário para que ela leve em conta eventualidades ou particularidades existentes que possam justificar determinada cobrança.

Ele considera que questões como liberdade comercial, coibir abusividade e fomentar competição são praticamente consenso no setor. A avaliação é que, após duas décadas de muita insegurança jurídica no setor por conta dessa questão, se criou um ambiente mais favorável ao se estabelecer essas diretrizes. "Estamos dando um recado eloquente para o mercado de que a agência antitruste e a Antaq vão convergir para um entendimento comum", afirmou.

Ele acrescentou que a cobrança do SSE, em tese, não está incluída dentro da cesta de serviços (box rate) ou do THC (Terminal Handling Charge) e que o memorando considera o SSE um serviço que vai ser cobrado. Ele frisou que o termo firmado preconiza que a abusividade não poderá ser tolerada. "A agência estará atenta para que não haja, com o passar do tempo, abusos que fiquem distorcidos e desequilibrem o mercado", prometeu.

O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, acredita que, com o passar do tempo, não haverá denúncia de abusividade, na medida em que a intenção da agência com a metodologia é passar a aplicá-la toda vez que houver modificação da tabela de preços do terminal. A ABTP defende a liberdade de atuação por parte das empresas em qualquer mercado considerado competitivo.

A associação é a favor da regulação e ação de órgãos de Estado como Antaq em casos abusivos. "A ideia de que uma relação comercial deva ser regulada ou controlada de alguma forma, como demonstraram algumas manifestações de órgãos do governo, órgãos de Estado e o Cade mostra a complexidade com que tem que ser tratado esse tema", comentou o presidente do conselho deliberativo da ABTP, Clythio Buggenhout.

O superintendente de regulação da Antaq, Bruno Pinheiro, acrescentou que o processo em curso ajudará a encontrar a metodologia para identificar a abusividade e, uma vez encontrada, quais serão os instrumentos regulatórios para corrigi-la. Ele entende que é preciso provar que há prejuízo ao mercado para definir que a empresa está abusando. "Precisamos comprovar prejuízo ao mercado e à concorrência para condenar qualquer empresa que, por ventura, esteja fazendo algum tipo de

abusividade", disse. O superintendente observa que existem atos de concentração aprovados pelo Cade com até 80% de concentração, quando o entendimento é que existe benefício maior que prejuízos ao mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2021

'CAPACIDADE GLOBAL PODE MUDAR POUCO NO CURTO PRAZO', ANALISA MAERSK

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Junho 2021



Arquivo/Divulgação

Grupo avalia que novos casos de Covid-19 no sul da China reduziram atividade em alguns dos maiores portos do país, impactando cadeias de abastecimento globais já afetadas por uma série de tensões nos últimos meses, incluindo a escassez de contêineres e navios.

A Maersk avalia que a capacidade global do transporte marítimo mundial pode mudar muito pouco no curto prazo. A leitura da companhia é que a maior parte dos porta-contêineres está longe de estar

ociosa e que existem muito poucos disponíveis para afretamento. O grupo acredita que, conforme diminuem os congestionamentos nos maiores portos que enfrentam gargalos logísticos, essa capacidade será liberada. Para a empresa, esta é uma reação típica à dinâmica de oferta e demanda desse mercado.

O grupo projeta que é cedo para avaliar se o desenvolvimento de comércios regionais vai se consolidar. A Maersk entende que o conceito de 'Nearshoring' está relacionado ao capex, ou seja, investimentos em capacidade de produção, recursos e capacidades. Em linhas gerais, esse conceito consiste em quando, em vez de comprar de mercados distantes, os países passam a comprar dos seus vizinhos.

"Este processo leva muito mais tempo e é muito difícil esperar algumas mudanças no curto prazo", afirmou a Maersk à Portos e Navios. A perspectiva da companhia é que, no médio prazo, muitas empresas definitivamente vão revisar suas cadeias de suprimento, buscando fortalecê-las para o futuro e, no médio prazo, é possível esperar algumas mudanças, de forma definitiva, para alguns setores específicos.

Este mês, o congestionamento no Porto de Yantian, na China, causado por um surto de Covid-19, bloqueou um número maior de contêineres do que a quantidade de equipamentos que não puderam se deslocar devido ao bloqueio do Canal de Suez causado pelo encalhe do meganavio Ever Given. O problema na China afetou países como Taiwan e Malásia, assim como Estados Unidos e a Europa. A Maersk acredita que sua principal tarefa é minimizar o impacto nas cadeias de suprimentos dos clientes, monitorando de perto, trazendo soluções e fornecendo o máximo de visibilidade possível.

"À medida que as economias ocidentais voltam à atividade normal, novos casos de Covid-19 no sul da China estão reduzindo a atividade em alguns dos maiores portos do país, impactando as cadeias de abastecimento globais já afetadas por uma série de tensões nos últimos meses, incluindo a escassez de contêineres e navios, congestionamento de portos e questões como membros da tripulação impedidos de desembarcar no porto", analisou a companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2021

ÁREA EM FORTALEZA PARA GRANÉIS SÓLIDOS SERÁ LICITADA DIA 13 DE AGOSTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Junho 2021



Divulgação CDC

Editais publicados, nesta quinta-feira (24), prevê aproximadamente R\$ 50 milhões de investimentos para a área MUC01 pelo vencedor do certame. CDC espera ampliar movimentação de outros produtos no porto, como os não cereais e grãos líquidos.

O terminal de granel sólido vegetal do Porto de Fortaleza (MUC01) será licitado no dia 13 de agosto, na B³, em São Paulo. O edital, publicado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nesta quinta-feira (24), prevê o recebimento

das propostas e documentação para participação no certame até 10 de agosto. Com previsão de investimentos da ordem de R\$ 50 milhões, o vencedor terá que melhorar a infraestrutura e equipamentos portuários, incluindo obras de derrocamento no berço 103 e aquisição de um ship unloader (descarregador de navios). Além dos cereais, a Companhia Docas do Ceará (CDC) espera ampliar a movimentação de outros produtos no porto.

O arrendamento, com duração de 25 anos, prevê pagamentos mensais de R\$ 63.231,54 mensais e mais R\$ 1,54 por tonelada movimentada para a CDC. A Antaq realizou a audiência pública do processo de arrendamento do MUC01 em julho de 2020. Após aprovação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), a área está habilitada para avançar à fase de licitação.

O terminal de granel sólido vegetal do Porto de Fortaleza ocupa uma área total de 6 mil m², com capacidade de escoamento da produção de até 769 mil toneladas até o término de vigência do contrato (25 anos) e é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de cargas, principalmente trigo. Nos últimos cinco anos, 5,8 milhões de toneladas de trigo foram importadas pelo Porto de Fortaleza. A carga teve como origem, principalmente, na Argentina, Estados Unidos e Canadá.

Em 2020, o Porto de Fortaleza se destacou na movimentação de trigo no país, com importação de 1.201.698 toneladas, o que representa 17,8% da movimentação total do Brasil. A segunda e terceira posições ficaram, respectivamente, com os portos de Santos (1.050.127) e de Rio Grande (594.257 toneladas).

A diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves, afirmou que a administração vem trabalhando também para consolidar a movimentação dos não cereais e também grãos líquidos. Em nota, ela destacou que a publicação do edital está em linha com o planejamento definido pela autoridade portuária. “A CDC está a disposição para visitação dos interessados nas instalações a serem arrendadas”, disse Mayhara.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/06/2021

PORTO DE PARANAGUÁ INICIA SERVIÇO DE INSPEÇÃO E VERIFICAÇÃO SUBAQUÁTICA DO CAIS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Junho 2021

Iniciaram nesta semana os serviços de mergulho especializado para inspeção e verificação subaquática de estruturas do cais do porto de Paranaguá. O objetivo é identificar, diagnosticar e solucionar possíveis pontos para reparação preventiva. O contrato é de um ano, com investimento de R\$ 2,8 milhões, em recursos próprios da empresa pública Portos do Paraná.

“É uma forma de conhecer a situação atual das nossas estruturas submersas para entender se existe algum ponto onde é necessária a manutenção. Assim, reforçamos a segurança nas operações dos navios, trabalhadores e comunidade portuária”, afirma André Cassanti Neto, diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná.

O serviço será efetuado em todo o cais do porto de Paranaguá, que possui extensão aproximada de 4.7 mil metros, do berço 201 ao 218 e até o píer público de granéis líquidos.

Segundo Cassanti, a manutenção prévia reduz riscos. “A finalidade é verificar a ocorrência de fendas, fissuras, pontos de corrosão e avarias ao longo do cais, para que possam ser reparadas prevenindo maiores danos estruturais”, disse.

O serviço é efetuado por equipe especializada, composta por engenheiro estrutural e mergulhadores, que filmam todas as estacas e fazem anotações dos pontos mais críticos. Na sequência são elaborados relatórios e laudos sobre as condições de cada estaca.

Executado esse serviço, os engenheiros da Portos do Paraná analisam os dados recebidos e definem se é necessário fazer algum tipo de manutenção ou somente o acompanhamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/06/2021

KEPPEL E SEMBCORP MARINE DEVEM FUNDIR UNIDADES MARÍTIMAS E OFFSHORE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 24 Junho 2021

O grupo Keppel Corp de Cingapura, a Temasek e a Sembcorp Marine estudam uma potencial parceria que os levaria a combinar seus negócios offshore e marítimo (O&M).

A Keppel isolaria o novo negócio e futuramente sairia do negócio. A Temasek se tornaria o maior acionista da unidade combinada, enquanto a Sembcorp também deteria uma participação.

A unidade de O&M da Keppel, considerada uma das maiores construtoras de plataformas de petróleo offshore do mundo, e a Sembcorp foram afetadas pelo excesso de oferta de equipamentos, preços baixos do petróleo e diminuição de encomendas em anos recentes.

“O objetivo dessas discussões é criar uma entidade combinada mais forte e valor sustentável a longo prazo para a Keppel O&M e a Sembcorp Marine e suas respectivas partes interessadas, em resposta às mudanças dramáticas nos setores de energia e engenharia marítima e offshore globais”, disseram as empresas em um comunicado conjunto nesta quinta-feira (24).

As empresas contam com o investidor de Cingapura Temasek Holdings como seu maior acionista. A companhia resultante dessa combinação será listada e os acionistas da Sembcorp deterão as respectivas ações. A Keppel receberá ações da unidade combinada e um valor em dinheiro.

A Keppel e a Sembcorp possuem uma rede de estaleiros em Cingapura e no exterior, inclusive no Brasil, e empregam milhares de trabalhadores.

O mercado antevia uma nova consolidação no setor de construção de plataformas, uma vez que as empresas de construção naval e marítimo em mercados como a Coreia do Sul e a China já juntaram forças em meio a uma perspectiva fraca de negócios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/06/2021

PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS - BREVES CONSIDERAÇÕES

Por Elías Gedeon OPINIÃO 24 Junho 2021

Muito se tem falado nos meios portuários sobre a privatização das várias companhias docas e, em especial, da Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo que a partir das últimas administrações passou a ser designada de “SPA – Santos Port Authority”.

Duas considerações importantes se fazem necessárias para melhor compreensão da problemática envolvendo a privatização de Santos, uma de ordem regulatória e outra de ordem prática operacional.

A primeira de ordem regulatória/institucional. A privatização em tela deve ser vista como espécie do gênero descentralização pois além da privatização podemos ter, também, outras formas de descentralização que resulte na retirada gradual da tutela direta do poder central sobre as operações portuárias regionais.

Claro, em decorrência dos artigos 21 e 22 da Constituição, a União continuará como o poder de supervisionar e legislar sobre matérias portuárias, mas a própria CF/88 oferece flexibilidade em relação a esse poder, o que abre um campo enorme de possibilidades para a descentralização.

Aqui, permitimo-nos saudar o governo federal que compreende que nada justifica os portos permanecerem sob a tutela direta do poder central em Brasília.

A segunda consideração, de ordem prática operacional, é que a maior parte da movimentação de cargas no Porto de Santos já é privatizada, efetuada seja por terminais públicos arrendados à iniciativa privada ou seja ainda por intermédio de terminais de uso privado (TUPs) que são aquelas instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado. Falaremos mais adiante sobre essa questão (jabuti) “porto organizado”.

Assim, em decorrência, estamos falando da privatização ou desestatização das administrações portuárias pois esse é, praticamente, o único setor que faltou para ser privatizado.

É sobre essa questão que passamos a tecer abaixo esses breves comentários que lançamos como teaser para discussão.

Qual o perfil que desejamos para essa nova entidade que irá administrar o complexo portuário de Santos? Cito apenas 7 (sete), a título exemplificativo.

(a) Total independência em relação aos atuais e futuros operadores portuários a fim de se evitar decisões que venham a privilegiar esse ou aquele player ou ainda, criar barreiras à entrada de novos operadores;

(b) Independência em relação a ingerências políticas-partidárias;

(c) Visão macro para compreender que a hinterlândia do porto santista abrange vários estados que dependem de Santos para escoamento das produções agrícolas e industriais. É sabido que fluxo de cargas traz desenvolvimento regional, assim acreditamos que não correremos o risco grande de a futura administração criar empecilhos para o escoamento de cargas advindas de outras regiões do país;

(d) Capacidade para atuar como poder moderador em caso de eventuais conflitos entre os operadores;

(e) Tenha experiência em logística e intermodalidade pois porto é apenas um elo de uma cadeia que, para funcionar bem, precisa de interação com os modais ferroviário e/ou rodoviário. Parece óbvio, mas a verdade é que são poucos governos regionais que têm essa percepção. Que o diga os representantes das entidades privadas com assento nos CAPs.

(f) Liberdade para empreender e promover outras atividades, além das portuárias, nas respectivas áreas de administração; e

(g) Seja assegurada fluxo de recursos financeiros suficientes para levar adiante os planos de desenvolvimento. Tudo o que não queremos é uma entidade falida que para se capitalizar venha a ser obrigada a abrir mão da sua independência.

Temos consciência que estamos a exigir muito da futura administração, descentralizada, mas também sabemos que não estamos propondo o equivalente a solução de um sistema de 2 equações com 3 incógnitas pois outros países já enfrentaram problemas semelhantes e conseguiram resolver a contento. Citamos abaixo alguns modelos de administração possíveis.

Tomemos por exemplo os Estados Unidos. Lá temos o sistema dos “Port Authority”, entidade formada por representantes da sociedade civil, entidades privadas e autoridades públicas municipais e estaduais. É possível criar algo semelhante no Brasil? Sim, mas não no momento político atual que vivemos no país. Mas podemos usar aquele modelo como “benchmark” e aproveitar, no que couber, aquela experiência.

Outra possibilidade é uma entidade 100% privada sair vencedora da licitação. Mas aí, surge outra questão: como evitar que essa entidade venha a ser absorvida por operadores portuários locais e aí, comprometer sua independência? Não temos resposta a essa questão.

Vejam, estamos falando de um modelo de concessão que não guarda paralelo com nada do que se fez, até agora, no país. Nos outros modais submetidos a privatização, rodoviário e aeroportuário, por exemplo, o concessionário vencedor é administrador e, ao mesmo tempo, operador. Aqui, na área portuária, o concessionário vencedor deverá ser administrador, mas nunca o operador, pelas razões acima citadas.

Por fim, por que não criar uma empresa com ações na bolsa e garantir a capitalização e pulverização do controle acionário? Algo também para se pensar. No mundo temos hoje duas coisas em abundância, infelizmente: dinheiro e pobreza convivendo, lado a lado. Já imaginaram um IPO lançado na Bolsa de NY para o Santos Port Authority? Sucesso garantido! O maior problema dos investidores endinheirados no mundo é onde investir e o maior exemplo disso é que eles aceitam investir em títulos do governo alemão, por exemplo, que oferecem juros negativos. Ou seja, o investidor paga para manter a custódia dos seus ativos com o fito de dar segurança aos seus investimentos.

Prometemos acima falar sobre o “jabuti” dos portos organizados. Muito rapidamente, porto organizado é tudo aquilo que se encontra dentro de uma poligonal traçada pelo governante. Assim, todas as atividades que se encontram dentro do porto organizado submetem-se a regimes jurídicos operacionais totalmente distintos daquelas atividades situadas fora da poligonal. Mas amanhã, essa poligonal pode ser totalmente alterada pelo novo governante. E qual a justificativa para essas poligonais? Hoje, nenhuma! Apenas contribui para criar polêmicas envolvendo “assimetrias concorrenciais” entre as operações que estão dentro e aquelas localizadas fora da poligonal. Em todo caso, essa é uma questão que precisa ser solucionada para poder dar segurança às novas entidades privatizadas.

Encerramos por aqui essas breves considerações na esperança de ter contribuído, ainda que minimamente, para as discussões sobre privatização das Companhias Docas no país.

24 de junho de 2021.

Elias Gedeon Elias Gedeon é engenheiro civil/UFBA e advogado/PUC/SP

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2021

MINFRA E ESTADO ESTUDAM MELHORIAS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Junho 2021



Uma equipe do Ministério da Infraestrutura esteve nesta terça-feira (22) no Porto de Paranaguá para conhecer parte da estrutura, analisar qual será o impacto e as melhores soluções para a malha ferroviária da cidade com a construção da Nova Ferroeste. Na visita técnica eles foram acompanhados por um grupo do governo estadual, liderado pelo secretário de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, junto de integrantes do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário.

Cumprindo o plano de planejamento da nova ferrovia, a agenda incluiu uma visita ao Terminal de Contêineres do Paranaguá (TCP) e à administração geral da empresa pública Portos do Paraná. A equipe do governo federal foi recebida pelo diretor-presidente da Portos, Luiz Fernando Garcia, e pelo vice-diretor comercial da TCP, Tomas Lima, e viu de perto como acontece a chegada dos contêineres, o armazenamento e o embarque nos navios.

A comitiva avaliou a estrutura e conheceu os planos de ampliação para receber o novo volume de carga que será gerado pela construção de uma segunda ferrovia no Estado. “O projeto da Nova Ferroeste é muito importante para melhoria de infraestrutura ferroviária do Sul do País porque boa parte do escoamento de grãos do Centro-Sul do Brasil ainda é muito dependente do modal rodoviário”, disse o assessor especial do Ministério da Infraestrutura, Marcos Félix.

O projeto da Nova Ferroeste prevê uma nova descida pela Serra do Mar, utilizando a área de escape da BR-277. Na chegada a Paranaguá, a Rumo Logística, que detém a concessão do traçado atual, e a Nova Ferroeste vão compartilhar o trilho para acessar o Porto de Paranaguá. Por isso, a ideia é alinhar os dois traçados para otimizar a estrutura existente e minimizar o impacto gerado pelo aumento no volume de carga que virá do Mato Grosso do Sul e do Oeste do Paraná.

A equipe também esteve em um dos pontos críticos da ligação das duas malhas, na Rua Roque Vernalha. Os técnicos devem buscar uma solução conjunta para diminuir o impacto do trem na cidade, um dos maiores problemas atuais, de acordo com estudo do Programa de Segurança Ferroviária (Prosefer) feito pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes).

Curitiba, que está fora do traçado da Nova Ferroeste, também vai se beneficiar do projeto, pois terá uma alternativa para a passagem de carga com direção ao Porto de Paranaguá.

“Nós vamos tirar não só o apito, mas principalmente esse volume de carga do Centro de Curitiba, o que traz mais velocidade também para a chegada ao porto. Hoje não temos competitividade. São cinco dias de viagem”, afirmou Sandro Alex. “Esse é um investimento em infraestrutura que assegura o desenvolvimento do Estado”.

Os técnicos do Ministério e do Governo do Estado darão continuidade à agenda de visitas nesta semana em Cascavel e Foz do Iguaçu.

PORTO – O porto de Paranaguá é o segundo maior do Brasil em movimentação geral, sendo o primeiro em exportação de frango congelado e óleo vegetal e o segundo em movimentação de soja, açúcar, papel, carne e álcool. Em maio, alcançou um novo recorde de movimentação de cargas em um único mês: 6.081.904 toneladas transportadas. O volume é histórico e, pela primeira vez, os terminais paranaenses superaram o patamar de 6 milhões de toneladas movimentadas em trinta dias.

Nos primeiros cinco meses deste ano, os portos paranaenses acumularam 24.343.390 toneladas movimentadas. Deste total, 77% chegaram ou saíram via rodovia. Só em maio, 4.698.159 toneladas foram transportadas por caminhões. O modal, entretanto, teve queda de 3% na participação, se comparado ao mesmo mês de 2020, quando respondeu por cerca de 81% do total.



O percentual foi absorvido pelo modal ferroviário, que cresceu nesta exata proporção, passando de 17,80% (1.017.637 toneladas) em maio do ano passado para 20,77% (1.262.209 toneladas) no último mês.

Atualmente, Paranaguá conta com 70 quilômetros de linhas férreas, 7,5 deles instalados no Corredor de Exportação. A integração entre porto e ferrovia é fundamental para garantir competitividade e eficiência nas operações, já que os trens oferecem regularidade no fluxo operacional e segurança no transporte.

De acordo com o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a capacidade para descarga férrea no Porto de Paranaguá é de 32 milhões de toneladas/ano, o que equivale a 1.785 vagões por dia.

“Hoje, um único vagão consegue transportar 45 toneladas de produtos, ou seja, cinco toneladas a mais do que um caminhão. Para se ter ideia de como essa capacidade tem impacto direto no tráfego nas rodovias e na cidade, é preciso considerar que, para carregar um navio, são necessários 1,5 mil vagões, enquanto a mesma quantidade de carga necessitaria 1,8 mil caminhões para o transporte”, disse.

CARGAS – Entre os principais produtos movimentados em Paranaguá, transportados por ferrovia, destacam-se o açúcar (80%), milho (35%), soja (28%) e farelos (18%), além de contêineres (12%), óleos vegetais (4%) e fertilizantes (2%).

Para a descarga de grãos via ferrovia, o Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá e o Silo Público contam com duas moegas – equipamentos para recepção e destinação dos produtos.

Já o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) é líder no mercado brasileiro no modal. O terminal é o único do País com conexão ferroviária direta e 15% da carga movimentada, cerca de 6 mil contêineres/mês, chegam pela ferrovia.

NOVA FERROESTE – O traçado com 1.285 quilômetros da nova estrada de ferro vai ligar Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao Porto de Paranaguá, dando origem a um dos mais importantes corredores de exportação do País. A expectativa é que seja possível o transporte de 54 milhões de toneladas por ano.

A área de influência indireta abrange 925 municípios de três países. São 773 do Brasil, 114 do Paraguai e 38 da Argentina. No Brasil, impacta diretamente 425 cidades do Paraná, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina, totalizando cerca de 9 milhões de pessoas. A área representa 3% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

A previsão é que os estudos de viabilidade sejam finalizados em setembro e os estudos de impacto ambiental em novembro. A intenção é colocar a ferrovia em leilão na Bolsa de Valores do Brasil (B3), com sede em São Paulo, logo na sequência. O consórcio que vencer a concorrência será também responsável pelas obras.

PRESENCAS – Participaram da comitiva o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves; o coordenador do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Fagundes; o gerente de Assuntos Estratégicos da Fiep, João Arthur Mohr; e diretores da Portos do Paraná.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2021





MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006