

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 136/2021
Data: 30/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FRETE MARÍTIMO ESTÁ EM ALTA ATÉ 2022	4
CAIS SANTISTA TEM DOIS NAVIOS EM QUARENTENA	5
GOVERNO FEDERAL APROVA ARRENDAMENTO DE ÁREA DO PORTO DE SANTOS.....	5
TRECHO DA PERIMETRAL, EM SANTOS, SERÁ INTERDITADO A PARTIR DE SEGUNDA-FEIRA	7
FREDERICO BUSINGER: SIM! GESTÃO CONDOMINIAL É MODELO A SER CONSIDERADO	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
SUPERINTENDENTE DA ANTAQ PALESTRA ACERCA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER	9
PORTAL PORTO GENTE	10
ENTREVISTA - FIESP QUER PORTO BRASILEIRO COM INFRAESTRUTURA INTERMODAL E GESTÃO EFICIENTE	10
RETORNO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS NO PAÍS AGUARDA APROVAÇÃO DE ÓRGÃOS COMPETENTES.....	13
DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS APRIMORADA: SANTOS2050	14
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	15
DOCAS DO RIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JULHO E FATURA R\$ 110 MILHÕES	15
PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA RELATAM AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM AGOSTO	16
EXPORTAÇÕES DE MÓVEIS E COLCHÕES REGISTRAM ALTA DE 72,1% NO 1º SEMESTRE E RECEITA SOMA US\$ 406 MILHÕES ...	16
PROGRAMA DA CNI, “AJUDE AQUI” TIRA DÚVIDAS SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR EM ATÉ 6 HORAS ÚTEIS	18
COMISSÃO NACIONAL AVALIA ESTRUTURA DE SEGURANÇA NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	19
PROJETO DA FERROGRÃO RESOLVE PROBLEMA HISTÓRICO DA LOGÍSTICA BRASIL, DIZ SECRETÁRIO DO MÍNFR.....	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
EMPRESÁRIOS DO TURISMO E RESTAURANTES QUEREM A VOLTA DO HORÁRIO DE VERÃO.....	20
BRASIL TEM MELHORA FISCAL EFETIVA E AVANÇOS ESTÃO EM CURSO, DIZ TESOUREIRO	21
“CARTA PELA DEMOCRACIA” É DIVULGADA SEM O AVAL DE SKAF E DA FIESP; LEIA O TEXTO NA ÍNTEGRA	21
MONEYTIMES	23
EGITO COMPRA 200 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR BRUTO BRASILEIRO	23
SOCIAL-DEMOCRATAS AVANÇAM NA ALEMANHA EM NOVO REVÉS PARA PARTIDO DE MERKEL.....	23
KLABIN COMEÇA OPERAÇÃO DA PRIMEIRA FASE DO PROJETO PUMA II	24
CÂMARA PODE VOTAR NA TERÇA-FEIRA MP QUE AMPLIA TOLERÂNCIA PARA PESAGEM DA CARGA DE CAMINHÕES	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
VIBRA E COPERSUCAR FIRMAM PARCERIA E CRIAM COMERCIALIZADORA DE ETANOL	26
JORNAL O GLOBO – RJ	28
VIBRA ENERGIA (EX-BR DISTRIBUIDORA) ANUNCIA ENTRADA NO SETOR DE ETANOL E FAZ PARCERIA COM COPERSUCAR... ..	28
GUEDES E PACHECO DEFENDEM SOLUÇÃO JUDICIAL QUE CRIA TETO PARA PRECATÓRIOS.....	30
FURNAS PODE DEFINIR RACIONAMENTO, DIZ KELMAN, EX-PRESIDENTE DE ANEEL E ANA.....	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
CNI CALCULA PREJUÍZO DE R\$ 1,2 BI SEM PRORROGAÇÃO DE DESONERAÇÃO DE EXPORTAÇÕES	34
VISÃO EXTERNA DO BRASIL É INJUSTA COM PRODUTOR RURAL, DIZ CEO DA 3TENTOS	35
LIMITE PARA PAGAMENTO DE PRECATÓRIOS PASSA POR ACORDO COM OS ESTADOS.....	36
‘NOVA POLÍTICA FEZ FINANCIAMENTO NO NORDESTE CRESCER 20% NO 1º SEMESTRE’, DIZ SECRETÁRIO	38
‘O TURISMO ESTÁ EM SEU MELHOR MOMENTO DESDE O INÍCIO DA PANDEMIA’, DIZ PRESIDENTE DA CVC.....	40
VALOR ECONÔMICO (SP)	41
GIGANTE SIDERÚRGICA PREVÊ QUEDA NO PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO	41
SETOR AQUAVIÁRIO PREVÊ PERDAS DE R\$ 3 BI COM PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ	42
MINÉRIO DE FERRO RECUA NO PORTO DE QINGDAO E SAI NA CASA DE US\$ 156	44
LEILÃO DE SANEAMENTO NO AMAPÁ ATRAI FORTE DISPUTA	45
SERTRADING PLANEJA DOBRAR OPERAÇÃO EM DOIS ANOS E CHEGAR A R\$ 30 BILHÕES.....	46
CLI FECHA CONTRATOS COM TRADINGS ATÉ 2025.....	47
ESTALEIRO RIO GRANDE RETOMA ATIVIDADES NAVAIS APÓS CINCO ANOS.....	48
EXPORTADORES COBRAM AÇÃO DO GOVERNO CONTRA “APAGÃO” DE CONTÊINERES	49



ET RETAIL.COM	50
THE WORLD ECONOMY'S SUPPLY CHAIN PROBLEM KEEPS GETTING WORSE.....	50
PORTAL – MI – MUITA INFORMAÇÃO	55
CONCESSÃO DA FIOLETA SERÁ ASSINADA NO DIA 3 DE SETEMBRO EM TANHAÇU	55
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	56
SETOR AQUAVIÁRIO PREVÊ PERDAS DE R\$ 3 BILHÕES COM PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ.....	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS	58
MARINHA MANTÉM PREVISÃO DE ENTREGA DA PRIMEIRA FRAGATA EM 2025.....	58
PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA RELATAM AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM AGOSTO	59
AVANÇA OBRA DO CORTE DA ROCHA NO CANAL DO PORTO DE ÍTAPUÍ.....	60
DOCAS DO RIO MOVIMENTA 5,7 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO	60
PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 397 MIL TEUS EM JULHO.....	61
EMPRESAS ESTUDAM FORMAS DE DIVIDIR CUSTOS ADICIONAIS DA PANDEMIA	62
CINCO ANOS DEPOIS, ESTALEIRO RIO GRANDE VOLTA A RECEBER ATIVIDADES NAVAIS.....	64
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	65

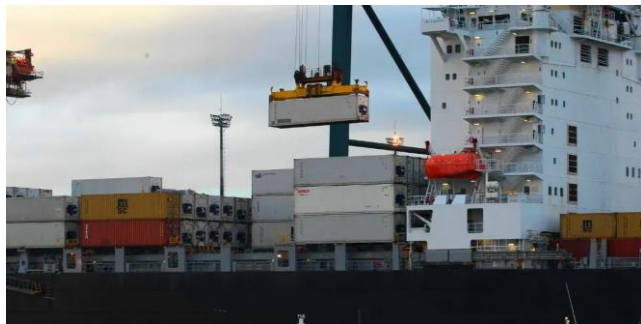


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FRETE MARÍTIMO ESTÁ EM ALTA ATÉ 2022

Aumento no valor do transporte de cargas deve se agravar nos próximos meses, alertam especialista e agente de navegação

Por: *Fernanda Balbino*



Operação de contêiner no Porto de Santos: preço cobrado por armadores para levar uma mercadoria da região até o Porto de Xangai, o principal da China, quintuplicou no último ano devido à pandemia e seus efeitos Foto: *Matheus Tagé/AT*

Desde o início da pandemia de covid-19, no ano passado, o frete marítimo sofreu reajustes que, em algumas rotas, quintuplicaram o seu valor. É o caso do transporte de um contêiner do Porto de Xangai, na China, até o Porto de Santos, que custava US\$ 2 mil e já atingiu US\$ 10 mil. O problema, tende a se agravar nos próximos meses, com ainda mais aumento de custos. E não há uma perspectiva de baixa nos preços e de regularidade nos serviços de transporte de mercadorias.

“No primeiro semestre de 2020, houve um cancelamento generalizado de bookings e encomendas. As empresas de navegação tiraram capacidade pra não ter prejuízo e houve um acúmulo de cargas. Quando a demanda global começou a acentuar, o mercado tinha que dar conta do volume que usualmente transporta e toda a carga acumulada”, afirmou o especialista em Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Matheus de Castro.

Em paralelo, o executivo aponta a retomada da economia e do poder de consumo, diante das medidas de estímulo adotadas pelos governos. Somado a isso, ainda foram registrados problemas, como o encalhe de seis dias que interrompeu o tráfego no Canal de Suez, no Egito, e o recente fechamento do Porto de Ningbo-Zhoushan, o terceiro maior do mundo em movimentação de contêineres.

Segundo Castro, esses fatores causaram “a tempestade perfeita”. Ele aponta que o problema é maior em rotas extensas, como é o caso das que servem ao Brasil. Além disso, também há a questão da oferta e da procura. “Desde julho, a demanda dos Estados Unidos é tão elevada que, hoje, o preço médio de frete Xangai para a Costa Leste da América do Norte já está até mais elevado”.

Colapso

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, essa turbulência deve avançar até o próximo ano, com os preços dos fretes maiores e com frequentes atrasos nas chegadas dos navios. Hoje, segundo ele, nem todos os navios estão chegando dentro da janela de atracação.

“Armadores que tinham 52 escalas ao mês tiveram redução substancial e, se você tinha cinco navios por semana escalando Santos, essa quantidade foi reduzida em um ou dois navios, que deixam de aportar aqui. As consequências são o desbalanceamento do equipamento, a rolagem de carga, atrasos nas entregas aos compradores, entre outras, provocando um colapso”, afirmou Roque.

De acordo com o executivo do Sindamar, esse aumento pela procura do transporte marítimo está gerando, além do congestionamento nos terminais, escassez de contêineres e falta espaço nos navios, com os transportadores tentando equilibrar a logística trazendo contentores do exterior.

“As rotas transpácificas atraíram maior quantidade de tonelage extra nos últimos meses nos tráfegos Ásia e Estados Unidos, com aumento na capacidade de embarque em torno de 35%. E nas rotas comerciais com a Europa, atingiu um aumento de 21%”, afirmou Roque.

A paralisação parcial, até o momento, do Porto de Ningbo-Zhoushan aumenta ainda mais os desafios enfrentados na cadeia logística mundial. “Há a questão dos terminais estarem enfrentando dificuldades de lidar com o aumento de volume, principalmente devido à restrição de mão de obra motivada pelos períodos de quarentena impostos pelas autoridades sanitárias de diversos países, em decorrência da pandemia”, explicou o diretor-executivo do Sindamar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/08/2021

CAIS SANTISTA TEM DOIS NAVIOS EM QUARENTENA

Além do Georgia Harmony, com óbito de um tripulante e outro internado, o Sea Breeze tem dois marítimos contaminados

Por: Redação



As informações são da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) Foto: Matheus Tagé/AT

Dois navios seguem em quarentena no Porto de Santos, após a detecção de casos de covid-19 a bordo. Além do Georgia Harmony, que registrou o óbito de um tripulante e tem outro internado, o Sea Breeze tem dois marítimos contaminados e deverá ficar no cais santista até o dia 9.

As informações são da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Segundo o órgão, na última quinta, a tripulação do Sea Breeze se preparava para seguir viagem com destino a Argentina. Como alguns marítimos embarcaram no País, eles foram testados e foram detectados dois positivos para covid-19.

Diante dessa informação, foi determinada a testagem do restante da tripulação, que segue a bordo. “Até o momento não há informações sobre variantes de preocupação”, informou o órgão.

Já a situação do Georgia Harmony continua a mesma. A embarcação está em quarentena desde o dia 19, quando foram detectados sete casos positivos entre 19 tripulantes. Cinco marítimos permanecem a bordo e em bom estado de saúde. Dos dois internados, um morreu e outro segue sob cuidados médicos.

“O sequenciamento genômico é uma opção das secretarias de saúde locais, às quais estão subordinados os laboratórios centrais de saúde pública que realizam esse exame”, destacou a Anvisa.

Segundo a autoridade sanitária, o procedimento é realizado quando surgem indícios que correlacionem o caso à suspeita de variante de preocupação

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/08/2021

GOVERNO FEDERAL APROVA ARRENDAMENTO DE ÁREA DO PORTO DE SANTOS

Terminais marítimos instalados em terrenos do Lote STS53 buscam manter suas operações na região

Por: Redação



O STS53 prevê a movimentação e a armazenagem de granéis minerais, na região de Outeirinhos
Foto: Matheus Tagé/AT

O Porto de Santos teve um novo projeto de arrendamento de área incluído no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do Governo Federal. O STS53 prevê a movimentação e a armazenagem de granéis minerais, na região de

Outeirinhos, e deve receber investimentos estimados em mais de R\$ 650 milhões. Porém, as áreas são alvo de disputa entre empresas que já atuam na região e o Ministério da Infraestrutura.

Este e outros dez ativos foram aprovados para serem licitados na última quarta-feira, durante reunião do PPI. Além do arrendamento do terminal do cais santista, há ainda projetos de concessão de mais sete terminais portuários, dois projetos rodoviários e um hidroviário, que devem gerar de cerca de 500 mil empregos. A expectativa é de que os investimentos somem R\$ 42 bilhões.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a área do STS 53 é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea. No total, conta com 87.981 metros quadrados de área. O lote está localizado em região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

Porém, a área envolve intensas disputas. Uma delas é com o Grupo Marimex, que garantiu a continuidade de suas operações no local até 2025, após uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU). A empresa também recorreu à Justiça após o Governo Federal recusar a prorrogação de seu arrendamento – por entender que a área deve ser novamente licitada e, então, passar a integrar o cluster de fertilizantes projetado pelo PDZ para essa região do Porto.

Outro ponto de tensão envolve o contrato da Bandeirantes Deicmar, que tem um terminal na área e esperava manter suas atividades no local, mas mudando o foco de suas operações. A empresa pediu a renovação do contrato e apresentou um plano de investimentos. Mas, segundo o terminal, não houve retorno do poder concedente.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a implantação do STS53 será realizada em duas fases, sendo previstos investimentos de mais de R\$ 658 milhões, que capacitarão a instalação para movimentar 5,1 milhões ao ano em sua fase final.

Consulta pública

O projeto de arrendamento está em consulta pública. A comunidade portuária poderá contribuir enviando sugestões, críticas ou apontamentos ao processo do STS53 até 1º de outubro. Para isto, basta acessar o site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no www.gov.br/antaaq. Lá, estarão as minutas jurídicas e os documentos técnicos do STS53.

As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos do formulário eletrônico. De acordo com a Antaq, será permitido enviar mapas, plantas ou fotos apenas através do e-mail anexo_audiencia182021@antaaq.gov.br. É necessária a identificação do contribuinte.

O processo de arrendamento também vai contar com uma audiência pública, etapa que integra o período de consulta. Mas ainda não foram definidos data, horário e local e mesmo se será presencial ou semipresencial (com possibilidade de participação por meio da internet).

Lote STS 53

Área	87.981 m ²
Localização	Outeirinhos
Investimentos previstos	R\$ 650 milhões
Carga	Granéis Minerais (fertilizantes)



A área a ser licitada Foto: Infografia : Mônica Sobral

Envolvidos

Procurada, a Bandeirantes Deicmar informou que “ainda aguarda a análise definitiva, pelo poder concedente, de seu pedido de renovação contratual por mais 20 anos para a operação de fertilizantes na área, conforme previsto no novo PDZ, com investimentos imediatos da ordem de R\$ 240 milhões. O plano de investimentos foi submetido em 2020 e, até o momento, não teve a devida apreciação de sua vantajosidade realizada”.



Já o Grupo Marimex foi procurado, mas preferiu não

comentar os planos do Governo para a região de Outeirinhos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/08/2021

TRECHO DA PERIMETRAL, EM SANTOS, SERÁ INTERDITADO A PARTIR DE SEGUNDA-FEIRA

Pista da Rua Antônio Prado, que integra a Av. Perimetral no sentido Alemoa, receberá pavimentação asfáltica

Por: Redação



Recomendação é que se evite o tráfego na região neste período Foto: Carlos Nogueira/AT

Quem utiliza a Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, na região central, deve ficar atento já que um trecho da via terá interdição de meia pista a partir da próxima segunda-feira (30). A medida deve durar 30 dias e a recomendação é de que o tráfego

urbano evite a região neste período.

O sentido Ponta da Praia – Alemoa da Rua Antonio Prado será interditado para pavimentação asfáltica. O trecho fica entre o Largo Marques de Monte Alegre (em frente ao Museu Pelé) e a Praça da República – onde fica o terminal de passageiros da travessia entre Santos e Vicente de Carvalho. Com isso, o trânsito será desviado para o sentido contrário da via, ficando meia pista para cada sentido.

O trecho é utilizado como saída para a Via Anchieta dos transportadores que saem de terminais da Margem Direita de graneis sólidos vegetais e minerais, de contêineres e de celulose. Mas também é usado por motoristas do tráfego urbano como opção de ligação entre a Ponta da Praia e o Centro de Santos. Com a interdição, a orientação é de que este trânsito opte pelas ruas e avenidas internas da cidade.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos, uma sinalização de orientação será instalada para indicar os desvios. Os caminhões, por restrição de tráfego, não poderão utilizar outras avenidas

para acesso e saída do Porto. A Guarda Portuária e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de Santos vão intensificar o monitoramento nos locais afetados

Em caso de ocorrências de trânsito, o usuário pode entrar em contato com a Guarda Portuária pelo telefone 3202- 6570 ou com a CET, pelo 0800-77 19 194.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/08/2021

FREDERICO BUSINGER: SIM! GESTÃO CONDOMINIAL É MODELO A SER CONSIDERADO

“Estamos maduros para a autogestão de condomínios portuários?”

Por: Frederico Bussinger



Foto: Carlos Nogueira/AT

A audiência pública para desestatização (privatização) da Autoridade Portuária de Santos foi anunciada para outubro próximo. Administração condominial volta ao palco: “Estamos maduros para a autogestão de condomínios portuários?”, pergunta Montenegro em artigo (AT-25/AGO), para, socraticamente, concluir que sim. Inclusive usa como exemplo o modelo proposto pela

própria SPA (Santos Port Authority, atual nome da Autoridade Portuária de Santos) e pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) para a FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos).

Corroborando suas conclusões, há experiências de compartilhamento de infraestruturas e/ou gestões em portos brasileiros há bastante tempo. É o caso do Tegram no Porto do Itaqui-MA, de São Francisco do Sul-SC, do “pool” da Ponta da Praia em Santos-SP, para citar alguns voltados à operação portuária.

E, mesmo, da própria Portofer, cuja decisão governamental antecipada de não lhe renovar o contrato, com base em orientação do Tribunal de Contas da União (TCU), ensejou a concepção da FIPS: seu contrato, de 28/JUN/2000, foi firmado entre a Codesp e todas as operadoras ferroviárias (Ferrobán, Ferroeste e Ferronorte), exceto a MRS, que declinou do convite para integrar o consórcio/condomínio. Se hoje a Rumo é a gestora, isso resulta de aquisições e consolidações posteriores.

Como subsídio à discussão que retorna, vale lembrar ainda: i) O sistema elétrico, mencionado como referência conceitual, talvez tenha mais diferenças que semelhanças com o universo portuário. P.ex: não se apregoa “concorrência intra e inter-portuária” como um objetivo? Pois é: a lógica do Operador Nacional do Sistema (ONS), e do próprio sistema elétrico integrado, como bem descrito no artigo, é o inverso: cooperação entre as partes. ii) Santos Brasil, BTP e DPW são todos privados. Não é a propriedade que os distingue, nem mesmo a função e forma de atuação no setor (igualada pela Lei dos Portos vigente), mas o regime a que estão submetidos: os dois primeiros são um arrendamento, resultante de licitação, enquanto o último é um terminal “de uso” privado – detalhe que faz diferença (art. 2º-IV), outorgado por autorização (contrato de adesão).

O modelo proposto para a FIPS, é bom lembrar, precisou superar algumas barreiras, cujo histórico e detalhes estão descritos no ato justificatório da documentação para sua audiência pública do início deste ano. Elas são em muito similares às com que se deparou um grupo de trabalho criado pela Secretaria Especial de Portos (SEP, órgão hoje extinto e cujas funções foram assumidas pelo Ministério da Infraestrutura), que há alguns anos examinou a proposta de gestão condominial para as autoridades-administradoras portuárias.

No caso da FIPS, estabeleceu-se a outorga dos “ativos ferroviários” do Porto por “dispensa de processo competitivo” (licitação ou leilão), com base no conceito de “oportunidade de negócio” (Lei nº 13.303/16, art. 28, § 3º, II; e § 4º); este interpretado pelo Enunciado 27 do Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal, de AGO/20. Como se vê, conceitos, normativas e interpretações bem recentes.

Bingo! Então estão superados os entraves para uma gestão condominial de outorgados pré-existentes? Se sim, se cabe para a FIPS, por que não para a Autoridade-Administradora do Porto de Santos (e dos demais)? Neste caso, reforçaria o argumento o fato de ser ela uma função (e não um “ativo” a ser explorado). Assim, a participação de arrendatários e operadores (mesmo TUPs contíguos) não seria um privilégio; mas uma obrigação acessória (do arrendamento e/ou da operação).

Eles poderiam criar barreiras à entrada; é a principal crítica. Por precaução, que tal esse condomínio gerenciando apenas o existente; mantendo-se com o poder público decisões de expansão? Por que não se cotejar os dois modelos?

Fica como uma contribuição antecipada para a Audiência Pública!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/08/2021



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SUPERINTENDENTE DA ANTAQ PALESTRA ACERCA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER

Gabriela Costa participou de evento em Florianópolis organizado pela Ordem dos Advogados do Brasil

A cobrança de sobre-estadia estimula a devolução do contêiner e evita gargalos logísticos, mas deve ser feita em bases justas e ser fonte de compensação e não de lucro. A afirmação é da superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da Agência, Gabriela Costa, que participou do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais das OABs, realizado nos dias 26 e 27 de agosto, em Florianópolis. A superintendente palestrou sobre a sobre-estadia de contêiner na perspectiva dos tribunais e da agência reguladora nesta sexta-feira (27).

Gabriela lembrou que a metodologia sobre abusividade e cobrança de sobre-estadia de contêineres é tema da Agenda Regulatória da ANTAQ para o biênio 2020-2021 e foi colocada em consulta pública neste ano. “A elaboração do Relatório de Análise de Impacto Regulatório 3 pela Regulação propicia um debate de alto nível sobre o tema”.

Durante sua fala, Gabriela afirmou que a natureza jurídica, a previsibilidade, a modicidade e a legitimidade são elementos determinantes da sobre-estadia. De acordo com a superintendente, a Agência, com uma fiscalização e regulação responsivas, visa harmonizar os objetivos dos regulados arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica, sempre preservando o interesse público.

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: 30/08/2021

PORTAL PORTO GENTE

ENTREVISTA - FIESP QUER PORTO BRASILEIRO COM INFRAESTRUTURA INTERMODAL E GESTÃO EFICIENTE

Por Vera Gasparetto

* Entrevista especial Portogente

Em sequência ao diálogo nacional sobre as atuais condições dos portos brasileiros a partir da visão de dirigentes das federações das indústrias dos estados, Portogente traz a entrevista com Carlos Cavalcanti, vice-presidente e diretor do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). Entre os desafios atuais na área portuária, ele sinaliza que a principal mudança está relacionada às desestatizações das autoridades portuárias, que começou pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), do Porto de Vitória, e pela Santos Port Authority (SPA).



Cavalcanti fiesp 2 Carlos Cavalcanti afirma que Fiesp quer portos brasileiros com gestões mais eficientes e menos conflitos. Foto: Fiesp.

Ele destaca a aprovação do projeto de lei da “BR do Mar” (4199/2020) que busca o reequilíbrio da matriz de transportes do País com a ampliação e a melhoria do transporte por cabotagem, incentivo a concorrência e a competitividade na prestação de serviços e amplia a disponibilidade de frota.

Atualmente, 65% de toda a carga transportada em mercado doméstico é feito por rodovias, cerca de 15% pelo modal ferroviário e menos de 2% por cabotagem. Para Cavalcanti a otimização dos serviços de cabotagem pode trazer aumento da eficiência e redução dos custos dos transportes, fundamental para a competitividade.

Confira a entrevista completa!

Portogente - Em 1993 foi criada a lei da modernização dos portos brasileiros. Quais foram os avanços e ganhos econômicos que essa lei proporcionou para a economia brasileira e para o estado de São Paulo?

Carlos Cavalcanti - Para a economia, tão ou mais importante do que a lei de 1993, foi a “Nova Lei dos Portos” (Lei nº 12.815/13) que, dentre outros tópicos, flexibiliza a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs). Isso atraiu investimentos substanciais aos portos, notadamente o de Santos, bem como a modernização e aumento da eficiência. A Fiesp atuou vigorosamente na aprovação da então “MP dos Portos”, pois acreditou que essa seria uma oportunidade para modernização das instalações, para estimular a concorrência e para reduzir os custos dos fretes.

Com isso, houve ampliações, modernizações portuárias e incorporação de novas tecnologias, nos portos em geral. Em Santos, além desses benefícios, foram ampliadas as operações em terminais especializados para contêineres, carga geral, graneis sólidos e líquidos. Isso é fundamental para a economia. Principalmente, porque a movimentação portuária, de certa forma, é um termômetro a respeito da economia de um país. Maiores movimentações são reflexo de maior comércio exterior e, por consequência, maior crescimento do país.

Ainda assim, os portos brasileiros ainda têm grandes desafios a serem enfrentados para aumentar sua eficiência e competitividade. O sistema de gerenciamento de operações e de contratação de mão de obra precisa ser revisto, com intuito de aumentar a agilidade nos processos de

contratação. Deve-se eliminar interferências corporativas e burocráticas, que aumentam o tempo de movimentação de cargas e, conseqüentemente, impactam nos custos, entre outros fatores.

Vinte e oito anos depois dessa lei, quais as mudanças necessárias para o sistema portuário nacional e em especial paulista? E por quê?

A principal mudança hoje está relacionada às desestatizações das autoridades portuárias. Inicialmente a Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), do Porto de Vitória e da SPA (Santos Port Authority). A partir deles, ampliará aos demais.

Especificamente a respeito da SPA, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) contratou a consultoria que realizará os estudos e análises do modelo de desestatização da autoridade portuária. Inicialmente, chegou a ser discutida uma eventual abertura de capital, mas, ao que parece, a opção será pela desestatização.

A grande vantagem da desestatização é a modernização da gestão portuária, com o objetivo de atrair investimentos, melhorar a qualidade dos serviços prestados, aumentar a eficiência operacional, garantir a regularidade e manutenção de capacidade portuária adequada por meio de melhores práticas de gestão. Alcançar esses objetivos contribuirá para o aumento da competitividade da indústria paulista e dos demais setores e estados que usam os serviços do Porto.

Como convergir sustentabilidade, cidades e economia nos negócios portuários pensando a realidade de São Paulo?

Em geral, os portos devem desenvolver seus Planos Mestres de maneira a coordenar seu crescimento em conjunto com as cidades às quais influenciam diretamente. Além desses planos, os portos também são obrigados a criar e apresentar à sociedade seus Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs).

Especificamente sobre o PDZ de Santos, há um planejamento amplo, que visa atender não apenas às necessidades dos usuários, mas também convergir com melhorias para as cidades de Santos e Guarujá. Por meio dele, há previsão de modernização do porto, com planejamento estratégico e ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos, além da projeção de ampliação da capacidade em 49% até 2040.

O PDZ também visa promover o desenvolvimento sustentável do porto, integrar os modais de transportes, otimizar a infraestrutura, otimizar a organização espacial da área portuária, contemplar melhorias operacionais, investimentos e acessos propostos no Plano Mestre do Porto.

Conectado às cidades, o PDZ também propõe investimentos no acesso terrestre, como viadutos para o descruzamento em nível rodoferroviário, troca de pavimentação do Centro Histórico e outras obras rodoferroviárias que visam melhorar o acesso ao porto e o fluxo de veículos nas cidades.

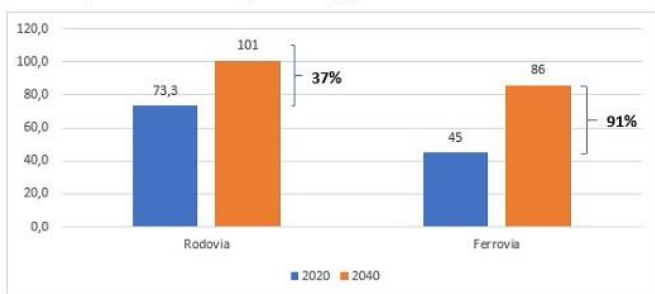
Fora o PDZ, há o projeto da ligação seca entre Santos e Guarujá. A construção do túnel é uma solução de mobilidade urbana que beneficiará a população das duas cidades, aumentando a qualidade de vida das pessoas. O túnel facilitará a movimentação de pedestres, ciclistas, veículos de passeio, ônibus e veículos urbanos de cargas (VUCs), e não prejudicará a movimentação do Porto. Esta obra deve integrar o projeto de desestatização da SPA.

Um outro ponto importante a ser considerado é a preocupação, principalmente do setor privado, em atender aos princípios da Ambiental, Social e Governança (ASG). Dessa forma, uma vez concedido, será de fundamental importância que o novo agente controlador atenda às demandas socioambientais necessárias para a preservação e manutenção do entorno do porto e aos princípios de transparência necessários à uma boa governança.

Tendo em vista a produtividade cada vez maior do comércio mundial, qual é o caminho que o Brasil precisa seguir para ter seu espaço nesse cenário? E quais são os desafios para o estado de São Paulo?

O Estado de São Paulo pode ser beneficiado por meio da priorização dos aumentos de eficiência e da competitividade. Há algumas maneiras de se melhorar essas questões, como o aumento da diversificação da matriz de transportes no país, hoje majoritariamente rodoviária (cerca de 65%). Os investimentos em ferrovias são fundamentais para isso. O PDZ do Porto de Santos prevê esse crescimento para os próximos anos.

Crescimento por Modal de Transporte – Projeção 2020 – 2040



Fonte: PDZ do Porto de Santos, 2020.

Fiesp quadro Pg 30AGO2021

O Projeto de Lei (PL) 4199/2020, chamado de “BR do Mar”, tem por objetivo ampliar e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem, incentivar a concorrência e a competitividade na prestação de serviços, ampliar a disponibilidade de frota, entre outros benefícios. Isso é importante para reequilibrar a matriz de transportes do país. Hoje, 65% de

toda a carga transportada em mercado doméstico é feito por rodovias, cerca de 15% pelo modal ferroviário e menos de 2% por cabotagem. A otimização dos serviços de cabotagem pode trazer aumento da eficiência e redução dos custos dos transportes. E isso é fundamental para ganharmos competitividade.

Além disso, há a necessidade de reduzir conflitos nas áreas portuárias. Especificamente sobre Santos, é fundamental que sejam resolvidos os conflitos rodoferroviários e o conflito urbano para mitigar o excesso de caminhões na entrada da cidade de Santos. Outro ponto necessário é a realização de investimentos para modernizar e ampliar a capacidade da malha ferroviária que atende ao porto em ambas as margens, ou seja, melhorar e otimizar a movimentação das cargas e, conseqüentemente, melhorar a movimentação nas cidades.

Também deve ser considerado a desburocratização. O Ministério da Infraestrutura criou o Programa de Desburocratização, cujo objetivo é destravar processos e melhorar a disponibilidade, a integração e a qualidade das informações. Junto a isso, criou-se o Porto 24h. Desde 2013, a área operacional do Porto de Santos funciona 24 horas, no entanto, alguns agentes que atuam no porto, como a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Ministério do Trabalho ainda não funcionam 24 horas. Já a Polícia Federal opera 24 horas e a Receita Federal opera 24 horas para denúncias, mas não para a liberação de cargas. Isso atrasa o trâmite, gera filas de navios e aumenta os custos. O setor portuário evoluiu muito nos últimos anos. Ainda assim, há muito espaço para melhorias e ganhos de eficiência.

Como avaliam os portos brasileiros em relação gestão, eficácia e eficiência? Quais são os mais modernos, confiáveis e competitivos?

A Fiesp está sob área de influência do Porto de Santos, fundamental para o escoamento dos bens e mercadorias produzidos. Em geral, é a melhor opção logística e econômica para a exportação e importação. O Porto de Santos é o principal porto brasileiro em valores de carga movimentadas e responsável por cerca de 25% do comércio exterior brasileiro.

No entanto, em termos gerais, o ideal é que os portos sejam servidos por uma rede de transportes completa e integrada de modais rodoviário, ferroviário e dutoviário. Além de contar com um bom gerenciamento de suas áreas, por meio das autoridades, de maneira a buscar sempre a eficiência e transparência.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/08/2021

RETORNO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS NO PAÍS AGUARDA APROVAÇÃO DE ÓRGÃOS COMPETENTES

Assessoria de Comunicação

A temporada de cruzeiros 2021/2022 está sendo mais esperada que nunca por conta da pandemia Covid-19 que assolou o mundo em 2020 e paralisou o setor. Com a chegada do navio Star Breeze, na manhã do dia 23 de agosto, a indústria de cruzeiros retorna à Colômbia, e com ela a reativação segura para os passageiros e destinos colombianos. O primeiro navio atracou no Porto de Cartagena depois de mais de um ano e meio sem embarque de armadores. Na Argentina, a partir do dia 20 de outubro, a atividade dos roteiros bioceânico e antártico será retomada progressivamente e respeitando os protocolos. Mas e no Brasil???



Seguindo modelos dos Estados Unidos e Europa, que já voltaram, empresas brasileiras buscam adequar suas infraestruturas para oferecer viagens internacionais seguras em relação à Covid-19. Há expectativa de que sete navios deixem a costa brasileira entre novembro de 2021 e maio de 2022. Os operadores de turismo de cruzeiros acreditam que o retorno das atividades no país gere aproximadamente 35 mil empregos diretos e indiretos, com um

impacto na economia estimado em R\$ 2,5 bilhões.

O governo do Rio enviou no último dia 16 uma carta ao Ministério do Turismo se colocando a favor da volta da temporada de cruzeiros pela costa brasileira em novembro. Apesar de contar com o apoio do Ministério do Turismo e das prefeituras das cidades portuárias, as empresas ainda aguardam o aval definitivo da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e vai depender de diversos fatores, sendo o principal deles o avanço da vacinação que deve alcançar cerca de 70% da população até o início da próxima temporada, em novembro deste ano. Dentro deste cenário é aguardada com grande expectativa a confirmação da abertura dos portos brasileiros.

No Pier Mauá, no Rio de Janeiro, a primeira das embarcações deverá chegar no dia 4 de novembro. O navio MSC Preziosa, com capacidade para 4.400 pessoas, chegará na Cidade Maravilhosa pela manhã e segue viagem no final do dia. Já o último é o Navigator Of The Seas, que chegará no dia 11 de maio de 2022 e segue viagem no dia 12 com destino a Buenos Aires (Argentina). Para a temporada 2021/2022 são esperados no Pier Mauá 36 navios de várias partes do Brasil e do mundo, com mais de 107 mil passageiros.

Neste cenário, pelo menos na retomada, os cruzeiros serão diferentes do que costumavam ser há alguns meses. As grandes empresas já se organizaram e implementaram uma série de procedimentos para voltarem a realizar seus roteiros com total segurança. Controle de passageiros, incluindo teste de Covid-19 no terminal antes do embarque, higienização das embarcações e prevenção da proliferação de doenças são algumas das medidas adotadas.

Para Américo Rocha, diretor de operações do Pier Mauá, “não tem porque a temporada brasileira 2021/2022 não ocorrer, mediante a retomada dos cruzeiros em diversas partes do mundo, inclusive nos países da América do Sul, como Colômbia e Argentina, que possui alguns itinerários que incluem o Brasil. Diante da demora da Anvisa na tomada de decisão da abertura dos portos brasileiros o maior problema do setor não é somente a perda de receita decorrente da pandemia, mas sim a falta de previsibilidade. O lado bom disso tudo é que os cruzeiros estão com preços bem acessíveis. Vale uma consulta nas agências de viagens para adquirir um bom pacote”.

Além do Rio de Janeiro, Santos, Angra dos Reis, Balneário Camboriú, Búzios, Cabo Frio, Fortaleza, Ilha Grande, Ilhabela, Itajaí, Maceió, Porto Belo, Recife, Ubatuba, Salvador, Ilhéus,

Buenos Aires, Punta del Este e Montevideu são outros destinos queridos e procurados pelos brasileiros.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/08/2021

DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS APRIMORADA: SANTOS2050

Editorial Portogente

A tendência no transporte para navios maiores e maiores volumes por escala determina novos conceitos operacionais nos portos.

Na quarta-feira (25/8), a Autoridade Portuária de Santos (SPA, sigla em inglês) promoveu uma reunião para “Resultados, oportunidades e perspectivas da SPA”. Portogente foi convidado e vai comentar do que tomou conhecimento. Destacando a informação de que o evento foi bem planejado e muito esclarecedor. Quanto ao aspecto técnico, também foi muito positiva a modificação da poligonal definindo o porto organizado.



A nova poligonal aponta um planejamento estruturado de melhor qualidade. Entretanto, Portogente levanta alguns questionamentos de pontos relevantes e que não tivemos resposta na informação que nos chegou. Assim, dar robustez imprescindível ao debate da reforma do Porto de Santos. A proposta Santos2050 tem um foco priorizando o desenvolvimento da hinterlândia do porto ante a venda de ativos, que tem sido o discurso do Minfra.

O problema do Porto tem sido, e de maneira num crescendo, os acessos que nessa configuração poderão ter um tratamento de melhor qualidade apontando para um futuro mais promissor, desde que a Ferrovia Interna do Porto de Santos-FIPS fique, por exemplo, dentro de uma só jurisdição, mas não é o que sugere o desenho ao qual tivemos acesso.



Assim sendo, investimentos estruturados em projetos de expansão, nas novas áreas dependerão de articulações com a MRS, que, destaque-se, arrecada em direito de passagem, nesse trecho, algo na escala do que a APS arrecada em infraestrutura aquaviária. Portanto, pelas regras atuais, a MRS só investirá se seu trecho estiver com movimento saturado, deixando os investimentos nas novas áreas para eventuais interessados. Em Portos de sucesso por conta do necessário equilíbrio financeiro, tanto da arrecadação como do investimento, são da Autoridade Portuária as responsabilidades de planejamento, arrecadação e obra.

Outro ponto que chama atenção é a desestatização da função de cessão de áreas. O sucesso até aqui do programa de arrendamento em Santos decorreu do desenvolvimento de concorrência dentro do Porto entre vários arrendatários que fazem a mesma operação, criando a opção dos usuários de escolher entre alternativas a que melhor o atenderá. Se a AP for desestatizada e levar

essa função ficará definida condição em que a cartelização ou monopolização poderá ser feita através do contrato de arrendamento.

O objetivo do setor privado é sempre o de otimizar o resultado financeiro e poder definir quando, quem entrará para o jogo e onde serão feitos os investimentos. Com a condição de desenho e regramento operacional no ente privado, dará condição de se minimizar a concorrência e otimizar os preços do operador parceiro, o que é totalmente contrário ao interesse público. O arrendamento é instrumento de política pública quando pode interferir na oferta de serviços e, portanto, deve ser mantido na mão do Estado.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DOCAS DO RIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JULHO E FATURA R\$ 110 MILHÕES

Informação: Diário do Rio (30 de agosto de 2021)



Foto: Divulgação/Docas do Rio

O último mês de julho foi bastante próspero para a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), responsável por administrar os portos da capital fluminense, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis.

Isso porque a movimentação de cargas da empresa atingiu a marca de 5,7 milhões de toneladas, superando a média do primeiro semestre do ano em 11,9% e sendo 38,8%

maior também que o fluxo de julho de 2020.

No acumulado do ano, por sua vez, o volume movimentado ultrapassou em 29,9% os números registrados no mesmo período em 2020.

Os dados foram divulgados pela área de Planejamento de Negócios da Autoridade Portuária. Segundo o relatório, o Porto de Itaguaí movimentou 4,9 milhões de toneladas em julho de 2021, o que representa uma alta de 42,2% em relação a julho de 2020.

Já no Porto do Rio, foram movimentadas 752 mil toneladas em julho de 2021, equivalendo a um aumento de 18,8% em relação ao mesmo mês no ano passado. Vale ressaltar que as principais cargas movimentadas, isto é, minério de ferro e carga containerizada, apresentaram crescimento em todos os meses de 2021 na comparação com 2020.

De acordo com Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, diretor-presidente da Docas do Rio, o desempenho da movimentação de cargas, especialmente nos portos de Itaguaí e Rio de Janeiro, vem contribuindo para os sucessivos recordes de faturamento da companhia.

”Os números positivos são um reflexo da retomada da economia, bem como das medidas implementadas pela atual gestão profissional e técnica da Autoridade Portuária, alinhadas às diretrizes do Governo Federal. Com os investimentos públicos e privados em infraestrutura, tecnologia e pessoal realizados nos últimos anos, nossos portos conquistaram a confiança do mercado e têm potencial para se desenvolverem com maior intensidade em médio e longo prazos, alcançando níveis ainda maiores de produtividade e atratividade e consolidando a relevância da companhia no setor portuário e no comércio exterior brasileiro”, diz ele.

Faturamento também em alta

O estudo realizado aponta também que o faturamento dos 4 portos, em julho de 2021, somou R\$ 110,3 milhões, valor 95,7% maior que o do mesmo mês em 2020. No acumulado deste ano, o incremento é de 67,1% em relação ao mesmo período do ano passado.

O Porto de Itaguaí atingiu, em julho deste ano, o maior faturamento mensal de 2021, com R\$ 87,9 milhões. O valor é sustentado pela forte participação dos terminais exportadores de minério de ferro, com cerca de R\$75 milhões no mês. O Porto do Rio também alcançou, em julho deste ano, o segundo maior faturamento mensal de 2021, com R\$ 21,2 milhões, ficando somente atrás do mês de janeiro.

Para Jean Paulo Castro e Silva, diretor de Negócios e Sustentabilidade da empresa, "os bons resultados deste início do segundo semestre do ano mostram que o crescimento de movimentação e faturamento da empresa, que vem sendo observado desde a segunda metade do ano passado, é sustentado não somente pelo bom momento do setor de commodities, mas também pelos esforços de gestão que vêm sendo empreendidos pela Autoridade Portuária em melhoria das acessibilidades aquaviária e terrestre, bem como em garantir a continuidade das operações no contexto da pandemia".

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

Data: 30/08/2021

PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA RELATAM AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM AGOSTO

Informação: Portos e Mercados (30 de agosto de 2021)



Foto: Portos e Mercados

De 11 a 20 de agosto, a movimentação de contêineres nos oito principais portos da China aumentou 2,7% ano a ano, de acordo com a Associação de Portos e Portos da China.

Especificamente, a movimentação de contêineres para comércio exterior aumentou 5,3% em relação ao ano anterior durante o mesmo período.

A taxa de crescimento da movimentação de contêineres para o comércio exterior nos portos de Xiamen e Guangzhou ultrapassou 20% em meados de agosto, disse a associação.

O boom na movimentação de contêineres para o comércio exterior ocorreu em meio à rápida expansão das exportações da China.

Nos primeiros sete meses do ano, as exportações do país aumentaram 24,5% em relação ao ano anterior, para 11,66 trilhões de yuans (cerca de US\$ 1,8 trilhão), mostraram dados alfandegários.

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

Data: 30/08/2021

EXPORTAÇÕES DE MÓVEIS E COLCHÕES REGISTRAM ALTA DE 72,1% NO 1º SEMESTRE E RECEITA SOMA US\$ 406 MILHÕES

Informação: Comex do Brasil (30 de agosto de 2021)

Brasília – As exportações brasileiras de móveis e colchões fecharam o primeiro semestre de 2021 com um avanço de 72,1% em relação ao mesmo período em 2020. De janeiro a junho deste ano,

as vendas externas desses bens totalizaram US\$ 406 milhões, contra uma receita de US\$ 236 milhões registrada no mesmo período de 2020.

No acumulado de doze meses, entre julho de 2020 e junho de 2021, as exportações de móveis e colchões totalizaram US\$ 616 milhões. Os dados são da Associação Brasileira das Indústrias do Mobiliário (Abimóvel).

De acordo com a Abimóvel, a ruptura sofrida na primeira metade do ano passado, quando houve queda de 17,4% nas exportações do setor, impulsionou o acumulado nesta comparação para cima. Os resultados consolidados a partir da explosão na venda global de móveis em junho de 2020, porém, confirmam a solidez nas exportações moveleiras nacionais, com um aumento de 41,3% na quantidade de peças exportadas nos últimos 12 meses.

Tal movimentação devolve o volume perdido às empresas exportadoras, aumentando a participação dos móveis e colchões brasileiros no mercado internacional, bem como demonstrando a evolução real da competitividade da indústria brasileira, confirmando-a como a sexta maior produtora e a 28ª maior exportadora de mobiliário em todo o mundo.

Os indicadores são do estudo “Monitoramento das Exportações de Móveis e Colchões”, desenvolvido pelo IEMI – Inteligência de Mercado para a Associação Brasileira das Indústrias do Mobiliário (Abimóvel) e a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil).

Exportações de ‘móveis de aço’ se estabilizam

O destaque desta edição do estudo ficou para a exportação de estofados, que no sexto mês do ano cresceu 122% na comparação com o mês imediatamente anterior; 98,7% no acumulado de janeiro a junho em relação a igual período em 2020; e 38,6% nos últimos 12 meses. Crescimento considerável em todas as comparações.

Chama a atenção, também, a estabilização das exportações na categoria “móveis de aço”, uma das mais abaladas pelas rupturas na cadeia produtiva moveleira geradas a partir do acirramento da pandemia no mundo. O segmento avança em ritmo positivo, com aumento de 103,2% no volume exportado em junho sobre maio deste ano. Estados Unidos, Panamá e Colômbia são, atualmente, os principais destinos internacionais dos móveis de metal produzidos no Brasil.

As exportações de móveis de madeira e de colchões fabricados no Brasil também seguem em evolução contínua, conforme a tabela abaixo:

Principais destinos dos móveis e colchões brasileiros no exterior

Falando no destino das exportações moveleiras, aliás, os Estados Unidos continuam na liderança como o principal mercado importador de móveis brasileiros (veja números na tabela abaixo). Exceto na categoria colchões, em que os principais mercados-alvos atualmente são: o Uruguai, com crescimento de 42,2% no acumulado de janeiro a junho deste ano, apesar da queda de 3,5% em junho sobre maio; a Bolívia, com crescimento robusto de 114,4% no semestre e 131,8% na passagem de maio para junho; e Paraguai, aumento de 107,3% no consolidado semestral e 7,8% no mês.

Voltando ao panorama geral, incluindo as quatro principais categorias de mobiliário (madeira, metal, estofados e colchões), com as exportações moveleiras para o Chile crescendo a um ritmo acelerado, como destacamos em nossa análise sobre a última edição do “Monitoramento das Exportações” (leia aqui), o país sul-americano assumiu nos últimos meses a segunda posição entre os principais destinos dos móveis brasileiros no exterior, deixando o Reino Unido na terceira posição.

O mercado britânico, no entanto, voltou a demonstrar números promissores no final do primeiro semestre de 2021, apresentando avanço de 60% em junho sobre maio; 44,6% no acumulado até junho deste ano; e 17,4% nos últimos 12 meses. Apontando, assim, um possível processo de recuperação.

De olho nos mercados-alvos: Reino Unido

Para se compreender um pouco mais sobre o mercado britânico, segundo o levantamento “Reino Unido – Móveis 2021”, publicado pela Apex-Brasil e desenvolvido junto à Euromonitor International, as vendas em valor no setor de móveis no Reino Unido (que inclui Inglaterra, País de Gales, Escócia e Irlanda do Norte) contabilizaram US\$ 19,4 bilhões em 2020. Os móveis para quartos de dormir e as cadeiras, assentos, sofás e poltronas são os tipos de mobiliário mais consumidos por lá.

Devido, entre outras questões, às turbulências que atingiram o mercado imobiliário da região entre 2017 e 2020, no entanto, as vendas de móveis registraram queda de 0,6% nesse período. Com a demanda resultante sendo majoritariamente atendida pelos fabricantes locais (72%) e menores volumes de importação, que caíram para 28% em 2019.

No entanto, conforme explicam os especialistas da Apex-Brasil e da Euromonitor, a produção local foi fortemente afetada em 2020, pelas medidas de confinamento e pelo fechamento de todas as atividades econômicas não essenciais no Reino Unido. Logo, a dependência em relação às importações aumentou para 40% em 2020, criando espaço para mais fornecedores internacionais preencherem a lacuna deixada pela produção local.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/08/2021*

PROGRAMA DA CNI, “AJUDE AQUI” TIRA DÚVIDAS SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR EM ATÉ 6 HORAS ÚTEIS

Informação: Comex do Brasil (30 de agosto de 2021)

Brasília – Ao pensar em exportar você fica animado ou preocupado? Logística, tributação, sistemas aduaneiros e documentação são algumas das etapas da exportação, mas não formam um bicho de sete cabeças como parece.

Em entrevista a Agência de Notícias da Indústria, o especialista em Comex360º e comércio exterior, Leonardo Schmidt explica o que é necessário para começar a exportar, quais os riscos e quais os benefícios.

Além disso, Schmidt fala sobre o programa Ajude Aqui, no qual é consultor. Esse serviço foi criado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) com o objetivo de aproximar as micros e pequenas empresas brasileiras da internacionalização. A consultoria é gratuita e tira dúvidas sobre exportação e importação em até seis horas úteis. Os atendimentos são realizados por e-mail, telefone, Whatsapp e formulário on-line disponível no site do Indústria Global.

“O objetivo é criar um canal de suporte às empresas e, a partir das dúvidas mais frequentes, promover melhorias no ambiente de negócios. O Ajude Aqui veio para impulsionar o crescimento de MPEs brasileiras fora do Brasil e, conseqüentemente, aumentar a competitividade das empresas no mercado interno, seja nos produtos, serviços e embalagens ou na própria gestão da marca”, destaca o coordenador de Serviços de Internacionalização da CNI, Felipe Spaniol.

Em conjunto com a assessoria virtual, as empresas atendidas também podem buscar apoio no Centro Internacional de Negócios (CIN) da Federação das Indústrias do seu estado ou no Sebrae local.

Outras iniciativas do Indústria Global

O convênio Indústria Global, da CNI com o Sebrae, oferece diversos serviços voltados para a internacionalização de pequenos negócios. Em 2021, as instituições investiram mais de R\$ 2,6 milhões para oferecer cursos de capacitação, workshops, webinars, além de mentoria para micro e pequenas empresas. Acesse o site e saiba mais sobre as ações previstas.

(*) Com informações da CNI

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

Data: 30/08/2021

COMISSÃO NACIONAL AVALIA ESTRUTURA DE SEGURANÇA NO PORTO DE PARANAGUÁ

Informação: Agência de Notícias do Paraná (30 de agosto de 2021)



Comissão federal produziu relatório que será usado para melhorias e evolução de todos os sistemas de vigilâncias aplicados pela Portos do Paraná. – Foto: de Claudio Neves/Portos do Paraná

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) avaliou nesta semana a estrutura existente, investimentos realizados e projetos futuros do Porto de Paranaguá. A auditoria multissetorial analisa esses itens em todos os portos públicos brasileiros.

No Paraná, os apontamentos da equipe federal deverão balizar ações futuras para melhorar ainda mais a vigilância nos portos de Paranaguá e Antonina.

O presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, disse que a auditoria ajuda no planejamento de ações da empresa pública. “Nos últimos anos, investimos pesado em segurança, tecnologia e infraestrutura. Nossa intenção é manter esse grau de excelência e melhorar, principalmente nas questões relacionadas aos recursos humanos”.

O gerente da Unidade Administrativa de Segurança Portuária (Uasp/Guapor), Cezar Kamakawa, explicou as principais atividades realizadas pela Conportos. Segundo ele, nessa visita periódica, a equipe verifica a documentação, atividades de segurança – principalmente voltadas ao ISPS Code (código internacional para proteção de navios e instalações portuárias). “São revistos todos os processos de melhorias e evolução do trabalho, com foco na capacidade de atender às normas internacionais”.

Fazem parte da equipe da Conportos representantes da Polícia Federal, Marinha do Brasil, Antaq, Polícia Militar do Paraná, e Receita Federal.

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

Data: 30/08/2021

Marcello Costa, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, participou de webinar promovido pela Rede Brasil Governança

Criada para ligar Sinop (MT) a Miritituba (PA), permitindo o escoamento da produção de grãos pelo Arco Norte, a Ferrogrão se apresenta como o projeto para resolver um dos principais problemas logísticos da história do país. Esta é a afirmação do secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa, que participou do webinar Ferrogrão e governança - um panorama e vários pontos de vista, promovido pela Rede Brasil Governança

“O Ministério da infraestrutura acredita que a Ferrogrão é a grande solução logística do país”, afirmou o secretário nacional. A obra, que terá mais de 900 quilômetros de extensão, será importante principalmente para o escoamento da produção de milho, soja e farelo. Estão previstos investimentos de R\$ 8,4 bilhões, exclusivos da iniciativa privada, sem aporte do caixa da União.

No debate virtual, o secretário acrescentou que a viabilidade Ferrogrão vai garantir a construção de toda a cadeia logística do Arco Norte. “A gente está falando é de resolver um problema histórico do país dando à região norte a possibilidade da geração de emprego e renda com sistemas e com equipamentos de infraestrutura que historicamente estavam concentrados na faixa litorânea, onde o Brasil nasceu e cresceu”, afirmou.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 30/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

EMPRESÁRIOS DO TURISMO E RESTAURANTES QUEREM A VOLTA DO HORÁRIO DE VERÃO

Da redação

Entidades do setor de turismo, alimentação e entretenimento preparam nova investida em favor do retorno do horário de verão. O objetivo dos empresários é sensibilizar o governo Jair Bolsonaro dado o avanço da crise hídrica e de um possível apagão que pode tomar todo o País.

O horário de verão foi encerrado por Bolsonaro em 2019. Na época, o presidente alegava que não havia economia de energia com o avanço do horário e que o fim da norma aumentaria a produtividade dos trabalhadores.

Com a pandemia e a falta de chuvas, o que se vê é um setor elétrico no limite, com o próprio presidente pedindo para que seus seguidores apaguem um ponto de luz para economizar energia. Em live na quinta-feira (26), ele chegou a comentar que ninguém está pedindo, mas que se “a maioria for favorável”, o horário de verão será retomado.

Em entrevista ao Poder 360, Paulo Solmucci, presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), afirmou que a crise energética e as dificuldades do setor para colocar as contas em dia vão se alongando e seria prudente retomar o horário de verão. Uma pesquisa divulgada pela Abrasel nesta segunda-feira (30) apontou que em julho, 37% dos bares e restaurantes operaram no prejuízo. Outros 34% trabalharam no equilíbrio e 29% já tiveram lucro. Os números significam melhora em relação a junho, quando 56% tiveram prejuízo

Principal apoiador de Bolsonaro, o empresário Luciano Hang, dono das lojas Havan, foi ao Facebook para afirmar “que o retorno do horário de verão é uma estratégia muito importante que trará benefícios para toda a sociedade”.

“Com uma hora a mais no dia, aumenta a movimentação no comércio, a ocupação em hotéis e restaurantes, consequentemente aumenta a produção das indústrias. Hoje, mais de 70 países

utilizam a medida, demonstrando que ela influencia sim, positivamente, para a economia. Além disso, neste período em que enfrentamos uma crise hídrica, este artifício também é uma maneira de economizarmos energia elétrica”, disse Hang no Facebook.

Nos comentários do post, todos os seguidores do empresário criticaram a iniciativa.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 30/08/2021

BRASIL TEM MELHORA FISCAL EFETIVA E AVANÇOS ESTÃO EM CURSO, DIZ TESOUREIRO

Com um decréscimo significativo do rombo das contas públicas em julho – o déficit passou de R\$ 73,5 bilhões em junho para R\$ 19,8 bilhões no mês passado -, o Tesouro Nacional destacou que, além das expectativas, os dados realizados mostram que o Brasil apresenta uma melhora fiscal efetiva e que avanços estão em curso. No sumário da divulgação dos dados, o Tesouro salientou que a Dívida Bruta do Governo Geral (DBGG) caiu 5,3 pontos percentuais (pp) entre fevereiro e junho, após ter subido 15 pp do Produto Interno Bruto (PIB) entre dezembro de 2019 e fevereiro de 2021. “Além disso, as projeções mostram que em 2022 a dívida estará poucos pontos percentuais acima do que se previa para este ano, antes da pandemia”, trouxe o texto.

O relatório salientou que, mesmo após o Governo Central ter apresentado um déficit primário de 10% do PIB em 2020, pelas medidas de política fiscal adotadas no combate aos efeitos da pandemia, é importante circunscrever estas medidas ao curto prazo, e não comprometer a sustentabilidade de médio prazo. “Percebe-se, com isso, que o País dispõe de capacidade de gerar melhores resultados fiscais se comparado com o período anterior à pandemia e, seguindo neste caminho, as projeções ainda devem continuar melhorando”, considerou.

O Tesouro enfatizou que cabe ao “País como um todo” manter o zelo e a responsabilidade ao lidar com a melhoria do quadro fiscal. “É preciso lembrar que essa melhoria veio do respeito a um conjunto de regras fiscais, e a manutenção desse compromisso é que fará as expectativas se realizarem em todo o seu potencial”, argumentou o órgão.

A Secretaria salientou também que é nesse contexto fiscal que o País avança na recuperação das condições econômicas após o forte choque negativo provocado pela pandemia de covid-19. “Na medida em que o cenário para indicadores fiscais seja mais bem percebido, deverá se refletir em menores custos de rolagem da dívida, que por sua vez podem gerar efeitos ainda mais positivos sobre o próprio quadro prospectivo fiscal e econômico”, previu.

O resultado primário do Governo Central foi um déficit de R\$ 19,8 bilhões em julho, ficando acima da mediana das expectativas da pesquisa Prisma Fiscal do Ministério da Economia, que indicava um déficit de R\$ 31,4 bilhões. O dado também ficou bem abaixo da mediana de R\$ 25,750 bilhões, apurada pelo Projeções Broadcast.

De acordo com o Tesouro, os principais destaques do mês foram a arrecadação extraordinária de IRPJ/CSLL (+R\$ 4,0 bilhões); o aumento na arrecadação referente à estimativa mensal, ao balanço trimestral e à declaração de ajuste anual (IRPJ/CSLL); acréscimos reais no volume de vendas e no volume de serviços da economia (Cofins e PIS/PASEP); efeito líquido positivo na comparação entre os diferimentos de tributos de julho de 2020 e julho de 2021; e, por fim, arrecadação relativa à exploração de recursos naturais no montante de R\$ 9,4 bilhões, com transferência a Estados e Municípios no montante de R\$ 1,4 bilhão.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 30/08/2021

“CARTA PELA DEMOCRACIA” É DIVULGADA SEM O AVAL DE SKAF E DA FIESP; LEIA O TEXTO NA ÍNTEGRA

Da redação

O manifesto pela democracia articulado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e Federação Brasileira dos Bancos (Febraban) vazou na tarde desta segunda-feira (30) mesmo com a decisão do presidente da Fiesp, Paulo Skaf de adiar a publicação para depois do dia 7 de setembro. O texto publicado pelo jornal O Globo tem mais de 200 signatários, como Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), Fecomércio e Sociedade Rural Brasileira, segundo a reportagem.



Paulo Skaf teria adiado a divulgação do manifesto após a reação do governo federal (Crédito: Alan Santos/PR)

A carta que tinha o objetivo de “pacificar” o cenário político e apoiar a democracia, e seria publicada nesta terça-feira (31), se tornou mais um ponto de discórdia depois que a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil ameaçaram deixar a Febraban por discordarem do seu conteúdo.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, criticou a Febraban nesta segunda (30). Segundo Guedes, a federação teria alterado o texto para, além da defesa da democracia, incluir ataques ao governo.

Confira o documento na íntegra:

A praça é dos três poderes

A praça dos três poderes encarna a representação arquitetônica da independência e harmonia entre o Legislativo, o Executivo e o Judiciário, essência da República. Esse espaço foi construído formando um triângulo equilátero, cujos vértices são os edifícios-sede de cada um dos poderes.

Esta disposição deixa claro que nenhum dos prédios é superior em importância, nenhum invade o limite dos outros, um não pode prescindir dos demais. Em resumo, a harmonia tem de ser a regra entre eles.

Este princípio está presente de forma clara na Constituição Federal, pilar do ordenamento jurídico do país. Diante disso, é primordial que todos os ocupantes de cargos relevantes da República sigam o que a Constituição nos impõe.

As entidades da sociedade civil que assinam este manifesto veem com grande preocupação a escalada de tensões e hostilidades entre as autoridades públicas. O momento exige de todos serenidade, diálogo, pacificação política, estabilidade institucional e, sobretudo, foco em ações e medidas urgentes e necessárias para que o Brasil supere a pandemia, volte a crescer, a gerar empregos e assim possa reduzir as carências sociais que atingem amplos segmentos da população.

Mais do que nunca, o momento exige do Legislativo, do Executivo e do Judiciário aproximação e cooperação. Que cada um atue com responsabilidade nos limites de sua competência, obedecendo os preceitos estabelecidos em nossa Carta Magna. Este é o anseio da Nação brasileira.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 30/08/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

EGITO COMPRA 200 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR BRUTO BRASILEIRO

Por Reuters



O Egito tem cinco meses de reservas estratégicas de açúcar, disse o ministério do abastecimento (Imagem: REUTERS/Juan Carlos Ulate)

A compradora estatal de grãos do Egito, GASC, informou nesta domingo que havia contratado a compra de 200.000 toneladas de açúcar bruto brasileiro em nome da compradora estatal de açúcar ESIC para chegada em outubro e

novembro.

A Louis Dreyfus fornecerá 100.000 toneladas de açúcar, com a Vitterra fornecendo outras 100.000 toneladas.

O Egito tem cinco meses de reservas estratégicas de açúcar, disse o ministério do abastecimento.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/08/2021

SOCIAL-DEMOCRATAS AVANÇAM NA ALEMANHA EM NOVO REVÉS PARA PARTIDO DE MERKEL

Por Reuters



Olaf Scholz teria quatro opções para liderar o governo”, acrescentou Binkert (Imagem: Michael Kappeler/Pool via REUTERS)

O partido de centro-esquerda Social-Democrata (SPD) da Alemanha ampliou sua liderança sobre os conservadores da chanceler alemã, Angela Merkel, na última pesquisa publicada nesta segunda-feira, aumentando as chances de um governo de esquerda após a eleição geral do mês que

vem.

A pesquisa do Insa para a Bild TV mostrou que o apoio ao SPD e a seu candidato a chanceler Olaf Scholz saltou 2 pontos percentuais para 25%, a maior leitura da pesquisa em quatro anos.

Os conservadores de Merkel e seu candidato a chanceler, Armin Laschet, perderam 3 pontos e atingiram a mínima recorde de 20%. O partido ecologista “Os Verdes” ficou com 16,5%, o liberal Democratas Livres (FDP) com 13,5%, o de extrema-direita AfD com 11% e o de extrema-esquerda Die Linke com 7%.

O presidente do Insa, Hermann Binkert, disse que Laschet atualmente só poderia se tornar chanceler com uma “coalizão da Jamaica” de três vias, formada pelos conservadores, cuja cor é o preto,, os Verdes e o FDP, que tem como cor o amarelo.

“Olaf Scholz teria quatro opções para liderar o governo”, acrescentou Binkert. Isso incluiu a chamada coalizão “semáforo” com os Verdes e o FDP e uma coalizão mais à esquerda com os Verdes e o Die Linke.

Outra possibilidade seria um governo de coalizão liderado pelo SPD apoiado pelos Verdes e pelos conservadores, ou pelos conservadores e pelo FDP.

Os conservadores apoiaram Laschet, prometendo partir para a ofensiva depois de vê-lo com dificuldade para ressuscitar a campanha depois de um debate com rivais.

Armin Laschet, líder da União Democrata-Cristã (CDU) de Merkel, foi visto como derrotado em um debate televisivo acalorado com seus dois principais concorrentes no domingo, de acordo com uma pesquisa feita em seguida, e sondagens mostram seu partido ficando atrás do SPD.

Laschet vem sendo criticado desde que foi flagrado em vídeo rindo durante uma visita do mês passado a uma cidade atingida por uma inundação, mas dirigentes graduados do partido elogiaram seu estilo combativo no debate de domingo, embora isto não tenha parecido conquistar eleitores de imediato.

“Temos que lutar durante as próximas quatro semanas”, disse Jens Spahn, aliado de Laschet e ministro da Saúde da CDU, à Bild TV, rejeitando as insinuações de que a aliança conservadora deveria descartar Laschet em favor do conservador bávaro Markus Soeder.

“Não se troca de técnico durante o jogo”, disse Spahn.

A queda da CDU assinala um declínio notável para a sigla depois de 16 anos no poder e quatro vitórias eleitorais nacionais seguidas com Merkel, que planeja deixar o cargo depois da eleição.

Soeder, que no início deste ano concorreu contra Laschet para ser o candidato conservador a chanceler, disse que seu antigo rival havia lançado uma boa base para o próximo debate a três em duas semanas.

Laschet minimizou nesta segunda-feira a pesquisa pós-debate, que mostrou que, dos eleitores entrevistados pelo instituto Forsa, 36% acreditaram que o candidato do SPD, Olaf Scholz, venceu, seguido pela candidata dos Verdes, Annalena Baerbock, com 30% e Laschet com 25%.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/08/2021

KLABIN COMEÇA OPERAÇÃO DA PRIMEIRA FASE DO PROJETO PUMA II

Por Reuters

Tal produção, conforme a Klabin, será comercializada sob a marca Eukaliner (Money Times/ Gustavo Kahil)

A Klabin (KLBN11), deu início nesta segunda-feira às operações da primeira etapa do projeto Puma II, na unidade industrial em Ortigueira (PR), de acordo com fato relevante da fabricante de papel e celulose à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Essa primeira etapa, segundo a empresa, contemplou a construção de uma linha de fibras principal para a produção de celulose não branqueada integrada a uma máquina de papel kraftliner e kraftliner branco (white top liner) com capacidade de 450 mil toneladas anuais.

Tal produção, conforme a Klabin, será comercializada sob a marca Eukaliner, primeiro papel kraftliner do mundo produzido a partir de 100% de fibras de eucalipto.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/08/2021

CÂMARA PODE VOTAR NA TERÇA-FEIRA MP QUE AMPLIA TOLERÂNCIA PARA PESAGEM DA CARGA DE CAMINHÕES



Segundo o governo, essa é uma reivindicação do setor de transporte rodoviário porque cerca de 43% das multas ocorrem nesse intervalo (Imagem: Pixabay/StockSnap)

A Câmara dos Deputados pode votar na terça-feira (31) a Medida Provisória 1050/21, que aumenta de 10% para 12,5% a tolerância para o excesso de peso por eixo de ônibus de passageiros e de caminhões de carga sem aplicação de penalidades. A sessão do Plenário está marcada para as 15 horas.

Segundo o governo, essa é uma reivindicação do setor de transporte rodoviário porque cerca de 43% das multas ocorrem nesse intervalo.

Além disso, para veículos com peso bruto total igual ou inferior a 50 toneladas, a tolerância de excesso de peso por eixo poderá ser maior se respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante e o veículo não passar de 5% do peso bruto total definido para sua categoria.

A MP altera a Lei 7.408/85 e define a vigência dessa lei até 30 de abril de 2022, a fim de que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamente o assunto como permitido pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Código Eleitoral

Durante a semana, os deputados também poderão analisar o projeto do novo Código Eleitoral (Projeto de Lei Complementar 112/21), que consolida toda a legislação eleitoral e resoluções do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), em um único texto.

Está em pauta um pedido de urgência para o projeto, apresentado pelo grupo de trabalho sobre o tema, composto por representantes de diversos partidos. A relatora é a deputada Margarete Coelho (PP-PI).

Lira pauta votação do novo Código Eleitoral para quinta-feira

Com cerca de 900 artigos, uma das inovações na legislação é a autorização da prática de candidaturas coletivas para os cargos de deputado e vereador (eleitos pelo sistema proporcional).

Esse tipo de candidatura caracteriza-se pela tomada de decisão coletiva quanto ao posicionamento do eleito nas votações e encaminhamentos legislativos.

O partido deverá autorizar e regulamentar essa candidatura em seu estatuto, mas a candidatura coletiva será representada formalmente por apenas uma pessoa, ainda que a Justiça Eleitoral deva analisar os requisitos de elegibilidade de todos os componentes. Se um deles não atender aos requisitos, isso afetará a candidatura coletiva como um todo.

Retorno às aulas

O Plenário pode analisar ainda o Projeto de Lei 2949/20, do deputado Idilvan Alencar (PDT-CE) e outros, que estabelece estratégia para o retorno das aulas interrompidas pela pandemia de coronavírus. A proposta foi aprovada em maio pela Comissão de Educação da Câmara.

As aulas presenciais foram suspensas devido à necessidade de distanciamento e isolamento social como tática para evitar maior número de contágios em pouco tempo.

De acordo com o substitutivo preliminar da relatora, deputada Professora Dorinha Seabra Rezende (DEM-TO), as diretrizes e ações relacionadas à volta das aulas dependerão de regime

de colaboração dos entes da Federação e terão de respeitar as orientações da Organização Mundial de Saúde (OMS) e das autoridades sanitárias brasileiras.

Cada ente federado (União, estados e municípios) organizará o retorno às aulas segundo estratégia definida com a participação dos órgãos responsáveis pela educação, pela saúde e pela assistência social.

Entregadores por aplicativos

Já o Projeto de Lei 1665/20, do deputado Ivan Valente (Psol-SP) e outros, cria medidas de proteção social e da saúde de entregadores, sejam os vinculados a aplicativos de compras pela internet ou contratados diretamente pela empresa interessada, independentemente do tipo de contrato celebrado.

De acordo com o substitutivo preliminar do relator, deputado Fábio Trad (PSD-MS), as medidas são asseguradas durante o estado de calamidade pública decorrente da Covid-19.

Uma das medidas é a determinação de que a empresa de aplicativo de entrega deve contratar seguro contra acidentes, sem franquia, em benefício do entregador a ela vinculado. Além disso, deve pagar ao entregador afastado por Covid-19 ou por suspeita de contaminação uma ajuda financeira durante esse período de afastamento equivalente à média dos três maiores pagamentos mensais percebidos pelo entregador

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

VIBRA E COPERSUCAR FIRMAM PARCERIA E CRIAM COMERCIALIZADORA DE ETANOL

Por epbr - 30 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Política energética

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Vibra Energia e a Copersucar anunciam nesta segunda (30/8) a criação de uma comercializadora de etanol por meio de uma joint venture entre as empresas.

— Vibra Energia é o novo nome da BR Distribuidora, que nasce apostando na transição para convencer o mercado de que a partir de agora vende energia, de múltiplas fontes, e pretende avançar no mercado B2B.

— Esse mercado vai além da distribuição de etanol e formulação da gasolina com o percentual obrigatório de anidro.

— São negócios típicos da área de trading a intermediação e a arbitragem de preços para extrair margens de lucro escondidas, que valem não apenas para o biocombustível, mas todos os derivados.

— É parte do negócio B2B, mais competitivo, onde a Vibra pretende explorar a atuação nacional construída ao longo das décadas de subsidiária da Petrobras, responsável pelo abastecimento do país.

— A área será comandada por Bernardo Kos Winik, anunciado nesta segunda como novo diretor executivo de Comercial B2B, com prazo de gestão de dois anos, a partir de 1º de setembro de 2021.

— A Copersucar é uma comercializadora global de açúcar e etanol, com logística integrada em toda a cadeia de negócios.

A Vibra anunciou ainda que assinou um memorando de entendimentos com a Prisma Capital para criação de um Fundo de Investimento Imobiliário que receberá o aporte de imóveis da companhia, todos eles postos com a bandeira Petrobras.

— Inédita no Brasil, a operação vai envolver uma carteira de até 238 imóveis da empresa de energia, com valuation de entrada em R\$ 643,8 milhões

— A operação prevê a monetização dos imóveis em três etapas. Primeiramente, haverá o aporte dos imóveis no fundo pela Vibra, com a posterior aquisição de 15% das cotas pela Prisma Capital, com esta assumindo a gestão operacional da carteira do fundo.

— Daí nasce a possibilidade de monetização imediata de parte dos imóveis, antes mesmo do aporte dos mesmos no fundo, através da venda direta aos atuais operadores dos postos, que vão se manter com a bandeira da companhia.

— Por fim, o fundo deverá ser listado no mercado e oferecido a investidores e público em geral através de uma oferta pública.

O governo de São Paulo anunciou que conseguiu reduzir o preço do gás natural para as indústrias a partir de negociações com as distribuidoras que atuam no estado: Naturgy, Comgás e Gás Brasileiro. De acordo com a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (Arsp), o reajuste médio do preço do gás distribuído pela Naturgy será reduzido de 41% para 25%; da Comgás, de 25% para 16%; e da GBD, de 15% para 6%.

É uma medida para tentar minimizar os reajustes feitos pela Petrobras no fornecimento de gás para as distribuidoras

— No começo de julho, a estatal anunciou que elevaria em 7% os preços em reais do gás natural entregue às distribuidoras regionais a partir de 1º de agosto.

— O aumento total em seis meses foi de 48%, considerando o aumento anterior, de 39%, ocorrido em 1º de maio.

A Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente do governo de João Dória informou que demandou à Arsp e às distribuidoras estudos para escalonar o repasse dos reajustes para as indústrias.

— “Vale lembrar que esse repasse do custo de gás, cujo único supridor atual é a Petrobras, é trimestral para o segmento industrial e anual para os segmentos residencial e comercial. Já a margem de distribuição é reajustada anualmente para todos os segmentos”, afirma a agência reguladora, em nota.

No Rio Grande do Sul, a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados autorizou o reajuste das tarifas da Sulgás por conta do reajuste praticado pela Petrobras.

— Para o setor industrial, o aumento varia entre 9,18% e 13,17%, conforme a faixa de consumo. No comercial, o reajuste vai de 6,51% a 8,65%, enquanto para o residencial, será entre 5,19% e 7,03%.

— No caso específico do gás natural veicular (GNV), o aumento será de R\$ 0,245 por m³ (sem impostos) sobre o valor cobrado aos revendedores.

Desinvestimento potiguar. A Petrobras anunciou que a 3R Petroleum fez a melhor oferta, na casa de US\$ 1 bilhão, para a aquisição do Polo Potiguar, que contempla 26 campos terrestres e de águas rasas, incluindo a refinaria Clara Camarão, no estado do Rio Grande do Norte. A empresa recebeu ofertas vinculantes de potenciais interessados na aquisição dos ativos.

— “A companhia esclarece que a celebração da transação dependerá do resultado das negociações, bem como das aprovações corporativas necessárias”, diz a Petrobras em nota.

— A 3R Petroleum vem formando um portfólio de ativos de produção de petróleo e gás, sobretudo no Nordeste, com a aquisição de projetos que estão sendo vendidos pela Petrobras.

— Tentou também a aquisição dos polos Riacho da Forquilha e Urucu, onde também ofereceu R\$ 1 bilhão por cada um dos projetos, mas acabou não levando, tendo as áreas ficado com a PetroRecôncavo e Eneva, respectivamente.

— A 3R também começa a olhar para o offshore e recentemente fechou com a estatal a aquisição da parcela da empresa no campo de Papa-Terra, na Bacia de Campos. E também os campos de Peroá e Congoá, de gás não associado em águas rasas na Bacia do Espírito Santo.

Térmicas no AM. A Petrobras também anunciou que fechou por R\$ 304 milhões a venda de sua participação na 93,7% na empresa Breitener Energética para a Breitener Holding Participações, subsidiária da Ceiba Energy.

— A Breitener é responsável pela gestão de duas SPEs que controlam as termelétricas Tambaqui e Jaraqui, localizadas em Manaus-AM, com capacidade instalada de 155,8 MW e 156,7 MW, respectivamente.

— As duas usinas, que iniciaram suas atividades operando com óleo combustível, foram convertidas para gás natural pela Petrobras em 2010, a partir da operação do gasoduto Coari-Manaus.

Petróleo tem a melhor semana desde maio de 2020. Os contratos futuros do petróleo registraram nova alta na sexta (27/8) e atingiram a maior alta semanal desde maio de 2020.

— O Brent para outubro teve alta de 2,29%, a US\$ 72,70 por barril, em Londres, enquanto os contratos do WTI avançaram 1,95%, a US\$ 68,74 por barril.

— Na semana, o Brent totalizou alta de 11%, e o WTI, de 10%. Valor

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/08/2021*



JORNAL O GLOBO – RJ

VIBRA ENERGIA (EX-BR DISTRIBUIDORA) ANUNCIA ENTRADA NO SETOR DE ETANOL E FAZ PARCERIA COM COPERSUCAR

As duas companhias vão criar uma joint venture com capacidade de movimentar nove bilhões de litros

Por Bruno Rosa

RIO - A Vibra Energia (antiga BR Distribuidora) e Copersucar, uma das maiores produtoras de etanol do país, se juntaram para criar uma nova comercializadora de etanol. A nova companhia nasce com uma movimentação de nove bilhões de litros e expectativa de faturamento de R\$ 30 bilhões já no primeiro ano.

A joint venture, que ainda não tem um nome, vai receber investimentos de R\$ 450 milhões já na largada, disse Wilson Ferreira Júnior, presidente da Vibra. Pelo acordo, a Vibra vai pagar R\$ 4,99 milhões para a Copersucar por 49,99% do capital social da nova companhia. Os 50,01% restantes ficarão com a Copersucar.

- A criação da comercializadora é mais um passo da transformação para uma empresa de energia. O objetivo da Vibra é ser uma empresa que origina combustíveis da transição energética. Por isso, estamos nos associando com a maior produtora de biocombustível do país - disse

Segundo João Roberto Teixeira, presidente da Copersucar, a nova companhia vai ter atuação sobretudo no mercado brasileiro. Os executivos destacaram que dos nove bilhões de litros cerca de 10% a 20% podem ser exportados, a depender do preços.

Ele ressaltou que, com a joint venture, 100% do etanol da Copersucar será comprado pela nova comercializadora.

- Essa plataforma brasileira vai negociar com outras empresas e vai trazer benefícios para todos, como o consumidor final. A nova empresa nasce com 9 bilhões de litros de volume, com a maior parte concentrada no mercado brasileiro. Conforme o etanol se transforma em uma commodity global, os fluxos de importação e exportação serão cada vez maiores - disse Teixeira.

Etanol cresce 4% ao ano

Macelo Bragança, diretor da Vibra, que também participou da coletiva on-line, disse que a nova companhia pode capturar grande parte do crescimento do mercado de etanol até 2030. Ele lembrou que o etanol hidratado cresce 4% ao ano. Já o etanol anidro (que é adicionado à gasolina) cresce de 1 a 2% ao ano. Segundo ele, até 2030, serão mais de 18 bilhões de litros adicionais no mercado.

- Essa comercializadora nasce com potencial para capturar grande parte desse crescimento. Nasce como líder unindo a expertise de distribuição no país inteiro da Vibra e os volumes de produção, o que vai permitir ter escala - destacou Bragança.

Segundo Ferreira, escala é essencial para tornar a transição energética acessível ao consumidor final.

- Vamos usar a logística dos produtores e distribuidores. Acredito que temos aqui um exemplo de descarbonização da economia em mobilidade. E essa empresa será um veículo importante para atender o mercado interno e externo.

Fundo imobiliário

A Vibra destacou, em comunicado, na manhã desta segunda-feira, que celebrou memorando de entendimento com a Prisma Capital para a criação de um fundo de investimento imobiliário que receberá o aporte de imóveis da companhia, todos postos de combustíveis com bandeira Petrobras. A operação engloba o aporte e gestão de uma carteira de até 238 imóveis, avaliados em R\$ 643,8 milhões.

A monetização ocorrerá em três etapas: primeiro, com o aporte dos imóveis pela Vibra no fundo e aquisição de 15% das cotas pela Prisma; depois, com venda direta aos atuais operadores dos postos; e por fim, com a listagem do fundo no mercado e oferta a investidores e público em geral.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2021

GUEDES E PACHECO DEFENDEM SOLUÇÃO JUDICIAL QUE CRIA TETO PARA PRECATÓRIOS

Medida pode ser usada para aumentar Bolsa Família em 2022

Por *Manoel Ventura e Evandro Éboli*



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e o ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Edu Andrade / Ministério da Economia

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente da Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), defenderam nesta segunda-feira uma solução judicial para resolver o pagamento dos precatórios em 2022 e, assim, liberar o orçamento para aumentar o Bolsa Família

no próximo ano. Os dois falaram com a imprensa após uma reunião na residência oficial do Senado.

Precatórios são dívidas da União reconhecidas por decisões judiciais. A previsão é que o valor a ser pago passe de R\$ 54,7 bilhões, em 2021, para R\$ 89,1 bilhões em 2022, o que, segundo o governo, pode inviabilizar o novo Bolsa Família — chamado de Auxílio Brasil.

O programa social faz parte da plataforma eleitoral do presidente Jair Bolsonaro para as próximas eleições.

O governo enviou ao Congresso uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para parcelar os precatórios, mas o texto foi mal recebido. Diante das dificuldades, a solução agora é buscar um entendimento na Justiça a favor de criar um teto para os precatórios.

A solução que está sendo desenhada passaria pelo Conselho Nacional da Justiça (CNJ), presidido pelo ministro Luiz Fux, também presidente do Supremo Tribunal Federal.

— Reputamos uma medida inteligente e possível a entrada do CNJ, que poderia dar esse encaminhamento. Vamos buscar o ministro Fux e alinhar definitivamente isso — disse Pacheco, se referindo também a presença do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), nessa conversa.

Parecer da consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados, divulgado nesta segunda-feira, no entanto, diz que o teto para os precatórios, pode gerar um esqueleto para a União de R\$ 672,4 bilhões em 2036.

O presidente do Senado afirmou também que a discussão sobre os precatórios leva a outro debate, que é na busca de uma "solução fundamental para o país", que é o programa social "incrementado", do governo federal, que irá substituir o Bolsa Família. Ele se referiu ao Auxílio Brasil, já anunciado pelo governo e que foi enviado ao Congresso Nacional.

— Um programa que atinja maior volume de pessoas e com valor atualizado, com poder de compra que suporte a elevação dos preços das coisas em geral. Sei que é prioridade do governo e do Congresso. São soluções que se complementam e irá socorrer milhares de pessoas — disse Pacheco.

Para Guedes, a solução judicial é mais "rápida" e "efetiva".

— Iamos tentar uma PEC, pela via legislativa, mas aparentemente há uma solução mais rápida, efetiva e mais adequada juridicamente, com o presidente do Senado e Câmara [Arthur Lira] apoiando esse aceno do presidente Fux — afirmou.

Nesta segunda, Guedes afirmou que, além de abrir espaço para o novo programa social, dentro do teto de gastos (mecanismo que limita o crescimento maior parte das despesas à inflação do ano anterior), a decisão da Justiça sobre os precatórios também conferiria "exequibilidade" a outras despesas programadas para o próximo ano.

— Não é ligado só ao Bolsa Família, mas à previsibilidade e exequibilidade do orçamento público. O teto (de gastos) limita. Quando há ordem de outro poder para gastarmos [com precatórios], há problema de garantirmos exequibilidade do orçamento — declarou.

A ideia discutida no CNJ é estabelecer um limite anual de pagamento de precatórios, corrigido pela inflação, para dar previsibilidade ao Orçamento do governo federal. Isso pode reduzir, dos atuais R\$ 89 bilhões, para cerca de R\$ 39,9 bilhões, o valor total de precatórios que o governo federal terá de pagar em 2022.

O CNJ estuda usar como parâmetro o valor dos precatórios pagos em 2016, ano em que foi implementado o teto de gastos. O valor seria reajustado em 7,2% para 2017 e, então, pela inflação dos anos seguintes para chegar à cifra que deve ser quitada nos próximos anos.

Num momento de estranhamento nas pautas de votações entre as duas casas do Congresso, Pacheco acenou com uma possibilidade de convergência na tramitação dos projetos, após encontro com Guedes. Pacheco afirmou que, em especial nos temas econômicos, é necessário deixar divergências de lado e pensar no país e nas condições de vida da população.

E falou também da importância de harmonia na relação com a área econômica do governo.

— A tônica que temos que imprimir no Brasil, considerando o momento de dificuldade que estamos enfrentando, é a busca desse alinhamento do Congresso Nacional com o Ministério da Economia. É busca da convergência, que prego. Identificar as divergências e dirimi-las - disse.

E acrescentou:

- O que não pode acontecer no Brasil é interromper o diálogo por mais que divergências aconteçam. Que o diálogo possa sempre existir entre a Câmara e o Senado, entre ambos, o Congresso Nacional, com as instâncias do Poder Executivo, em especial com o Ministério da Economia.

A reforma tributária e a privatização dos Correios também foram temas das conversas entre Pacheco e o ministro da Economia, Paulo Guedes na manhã desta segunda-feira. Ele disse que a proposta já está na Comissão de Assuntos Econômicos, que tratará do tema em setembro. E que espera que seja votado logo em seguida no plenário.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2021

FURNAS PODE DEFINIR RACIONAMENTO, DIZ KELMAN, EX-PRESIDENTE DE ANEEL E ANA

Engenheiro diz que patamar mínimo do reservatório da hidrelétrica, hoje em 15% por questões ambientais e sociais, pode impactar outras usinas na região

Por Manoel Ventura



Hidrelétrica Furnas: nível dos reservatórios do centro-sul do país já estão em níveis mais baixos que os que levaram à crise que levou ao racionamento de energia em 2001 Foto: Agência O Globo

BRASÍLIA — Um dos responsáveis pela investigação das causas da crise de energia em 2001, o engenheiro, hidrólogo e professor Jerson Kelman afirma que o governo precisa rever a restrição do lago de Furnas (MG), sob o risco de ser necessário decretar novo racionamento de eletricidade. O especialista é ex-presidente da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e da Agência Nacional de Águas (ANA).

Atualmente, a represa de Furnas não pode ter um nível de água abaixo de 15%. Isso reduz a geração de energia nessa hidrelétrica e também a água que desce na cascata de usinas da Bacia do Rio Paraná, de Furnas a Itaipu. Cada metro cúbico de água liberado do reservatório de Furnas produz 1,6 quilowatt-hora de eletricidade na cascata de usinas.

Tecnicamente, as hidrelétricas operam sob as chamadas restrições hidráulicas. Precisam manter níveis mínimos ou vazões mínimas, para atender demandas sociais e ambientais, de agricultura ou navegação, o que acaba gerando impactos no setor elétrico.

A usina de Itaipu, por exemplo, não pode variar muito o nível ao longo do dia, por acordo entre o Paraguai e a Argentina. Para Kelman, é preciso rever essas restrições.

Os principais trechos da entrevista

Problema de governança

"Essa crise mostra que houve, sim, um problema de governança entre ONS (Operador Nacional do Setor Elétrico), ANA, Aneel e Ministério de Minas e Energia. Porque muitas das restrições às operações dos reservatórios, que são concebidas para condições normais, continuaram em vigor mesmo quando já havia sinais de que estávamos entrando numa crise grave."

"Demorou três meses para admitir a redução da vazão mínima de Xingó e Sobradinho. Na ótica do setor elétrico, desperdiçou-se água. Três meses, em condições normais, não tem nada demais.



Em condições excepcionais, três meses é muito tempo, porque você jogou água fora."

Deslocamento do consumo nas horas de pico e campanha de esclarecimento reduzem chance de racionamento, diz Kelman Foto: Arquivo

"Um aprendizado dessa crise é que é preciso melhorar a governança dos usos múltiplos das águas. Depois que foi criada a Creg (Câmara de Regras Excepcionais para Gestão

Hidroenergética), ela tem agido rápido."

Risco de apagão

"O sistema opera continuamente com uma reserva girante. É como se fosse um tanque de reserva de um automóvel. O que as simulações mostram é que em novembro essa reserva girante, na hora do pico, é quase toda usada."

"Por isso, pode chegar a um momento em que se acionam todas as usinas e não atende a demanda. Esse, sim, é o apagão, que é imprevisível, é diferente de um racionamento, que manda desligar."

"Apagão não é programado. Para evitar isso, você desloca o consumo das horas de maior consumo. A medida mais importante para evitar apagão é mudar a forma de consumo, deslocar o consumo das horas de ponto para a madrugada."

"Não afasto a possibilidade de que tenha que ser feito racionamento, mas, se eu tivesse no comando, não faria agora"

JERSON KELMAN

Ex-presidente da Aneel e da ANA

Melhora na comunicação

"Tem que melhorar a comunicação. Um passo já foi dado. O governo reconhece que a situação é séria, o próprio presidente da República falou que todos devem cooperar. É preciso levar essa mensagem e não ter vergonha".

"A situação hidrológica atual é um pouco pior que a situação pior que já tínhamos vivenciado, na primeira metade dos anos de 1950. O período crítico foi de 1950 a 1956. Os últimos sete anos são muito parecidos com esse período. E é muito natural que o setor tenha sido planejado para aguentar o tranco da repetição daquela seca extrema que aconteceu nos anos 1950."

"Nessa circunstância, é natural, você raspa o tacho, anda no fio da navalha. O governo não precisa ter constrangimento em reconhecer isso e dizer para a população que fenômenos parecidos estão acontecendo em outros países, como no Chile. Os governantes de outros países têm sido muito transparentes com suas populações."

Racionamento

"Ainda é cedo para racionamento. Não afasto a possibilidade de que tenha que ser feito racionamento, mas, se eu tivesse no comando, não faria agora. Não tem sentido começar a fazer já um racionamento se há uma chance de passarmos sem necessidade disso."

O que precisa ser feito

"Do lado da oferta, as principais medidas já foram tomadas, que foi flexibilizar as restrições hidráulicas da operação dos reservatórios das usinas. Com frequência, as usinas eram obrigadas a gerar energia porque tinha uma restrição de soltar água para jusante (abaixo)."

"Mas isso não está completo ainda, falta terminar. Ainda está vigente uma resolução da ANA que determina que o reservatório de Furnas não pode baixar de 15% do volume útil. Se essa restrição se mantiver, a chance de ter racionamento é enorme."

"Do lado da demanda, foi a iniciativa recente, que carece detalhamento, de incentivar a redução voluntária do consumo de energia. Se você deslocar o consumo de energia das horas de ponta (pico, durante a tarde) para a madrugada, por exemplo, e uma campanha de esclarecimento, há boa chance de passarmos pela crise sem necessidade de uma ação obrigatória de corte de carga involuntária."

Novas medidas

"É preciso flexibilizar ainda mais as restrições operativas das usinas hidrelétricas. Ainda está em vigor resolução sobre regras operativas da Bacia do Rio São Francisco e da Bacia do Rio Grande, que é o caso de Furnas e Mascarenhas de Moraes, que devem ser flexibilizadas. Não tem sentido ter água em estoque e não usar essa água por um interesse local."

Tem ainda algumas restrições relacionadas a Itaipu. No caso de Itaipu, há que se negociar com paraguaios e argentinos, para que permitam a flutuação do nível do Rio Paraná a jusante de Itaipu mais intensamente do que o normal.”

Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 30/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CNI CALCULA PREJUÍZO DE R\$ 1,2 BI SEM PRORROGAÇÃO DE DESONERAÇÃO DE EXPORTAÇÕES

Regime de 'drawback' isenta de impostos os insumos usados na fabricação de produtos exportados; empresas pedem mais prazo para a apuração das exportações de 2021 por causa de atrasos na entrega de matéria-prima e peças

Por *Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Com problemas de abastecimento e logística, os industriais brasileiros terão de pagar R\$ 1,2 bilhão em tributos a mais neste ano caso o governo não prorrogue um regime que livra de impostos insumos utilizados na cadeia de produção de bens exportados.

O cálculo foi feito pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e repassado ao Estadão/Broadcast com exclusividade. Desde o início da pandemia as produções enfrentam atrasos recorrentes, seja pelo fechamento de plantas ou por dificuldades no fornecimento de matéria-prima, produção e transporte internacional.

Pela legislação, para não pagar tributos, o empresário tem que informar os insumos que foram comprados e detalhar no que serão aplicados – regime chamado de drawback. Essa isenção alcançou 20% das exportações brasileiras em 2020, um total de US\$ 42 bilhões.



Segundo a CNI, mais de 2.500 indústrias utilizam o regime de 'drawback', que dá benefícios fiscais para a exportação Foto: Agência Brasil

Há um prazo, porém, para que o bem produzido seja despachado para o exterior e é justamente esse o problema que os empresários dizem enfrentar. Desde o início do ano, a CNI vem pleiteando que as exportações com prazo em 2021 ganhem mais um ou dois anos para serem

concretizadas, o que o governo ainda não atendeu.

“Os insumos têm se atrasado, então todo o processo de exportação atrasa também. As empresas precisam desses dois anos de extensão no prazo para concluir o processo produtivo”, diz a gerente de Diplomacia Empresarial e Competitividade da CNI, Constanza Negri Biasutti.

O “prejuízo” para as empresas ultrapassará, porém, R\$ 1,2 bilhão porque, quando não consegue exportar dentro do prazo, o industrial ainda tem de pagar juros e multas, além dos impostos. “Haverá um efeito em cadeia de penalizar as empresas com a cobrança. Mais de 2.500 indústrias utilizam o regime em setores como siderurgia, celulose e alimentício.”

Em abril, a Receita Federal publicou uma instrução normativa adiando, para 2022, programas aduaneiros semelhantes que também suspendiam de tributos insumos comprados para a produção exportada. No caso do drawback, no entanto, há uma lei que precisa ser modificada, o que poderia ser feito por medida provisória ou projeto de lei.

No ano passado, uma MP já havia prorrogado os benefícios que venciam em 2020 para este ano. Em março, a CNI enviou uma carta ao ministro da Economia, Paulo Guedes, pedindo a renovação dos dois programas, mas só o da Receita Federal foi prorrogado até agora. O governo chegou a sinalizar que fará a renovação, mas isso ainda não foi concretizado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/08/2021

VISÃO EXTERNA DO BRASIL É INJUSTA COM PRODUTOR RURAL, DIZ CEO DA 3TENTOS

Por Irany Tereza



Luiz Osório Dumoncel, CEO da 3tentos, diz que recurso obtido no IPO está sendo aplicado na expansão Foto: Divulgação/3tentos

A 3tentos Agroindustrial ingressou há um mês no Novo Mercado da B3, com uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) que arrecadou R\$ 1,4 bilhão. Agora, espera obter no primeiro semestre de 2022, o certificado B-corp. Retrato da nova mentalidade corporativa mundial, o documento é conferido a empresas que, além de lucro e retorno aos acionistas, seguem critérios que pretendem beneficiar o meio ambiente e a sociedade.

Em entrevista ao programa “Olhar de Líder”, do Broadcast, o empresário Luiz Osório Dumoncel, CEO e um dos fundadores da 3tentos, diz que a imagem ambiental ruim do Brasil no exterior “é injusta com o produtor rural”. “Já andei por diversos países e não somos piores”, disse. Dumoncel evitou falar diretamente sobre política, mas afirmou que o setor é resiliente a qualquer governo. Sobre a manutenção do apoio do agronegócio à Jair Bolsonaro, disse: “Confesso que não sei a resposta.” A seguir, os principais trechos da entrevista:

Broadcast: O IPO foi programado para bancar o plano de expansão?

Luiz Osório Dumoncel: Com a evolução dos negócios na B3, nos últimos 15 anos, notamos a baixa representatividade do setor agrícola, do produtor rural. Em 2007, fizemos uma primeira avaliação, mas veio a crise do subprime em 2008 (que atrapalhou os planos). Há dois anos, começamos a estudar novamente a possibilidade. Em 12 de julho, a listagem no Novo Mercado da B3 foi um marco tão importante quando a fundação da empresa. A perspectiva é de crescimento, completando toda a área do Rio Grande do Sul e fazendo a estreia no Mato Grosso.

Broadcast: A captação de R\$ 1,37 bilhão do IPO irá integralmente para o processo de expansão?

Dumoncel: A arrecadação primária está sendo integralmente aplicada na expansão, com uma disciplina muito forte. O plano é de crescimento forte no Rio Grande do Sul, onde vamos abrir 22 novas unidades de negócios até dezembro e cobrir todo o Estado nas culturas de soja, milho, trigo e arroz. No Mato Grosso, abriremos oito unidades e já está em construção uma planta industrial para produção de óleo de soja e biodiesel.

Broadcast: A 3tentos vai investir também em logística no Mato Grosso?

Dumoncel: A BR-163 já está em processo de privatização e foi concluída uma parte do asfaltamento. Já o arco Sul da Ferrogrão (ferrovia que o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, trabalha para destravar) deve ir até Lucas (do Rio Verde), daí pra cima haverá o arco Norte, com conexão para outras ferrovias. A unidade da 3tentos estará entre o arco Norte e o Sul. Para essa fotografia que temos hoje, de como é difícil a operação na rodovia, com portos precários, podemos ter um olhar passivo ou ativo, como a 3tentos está se propondo a fazer.



Vamos ao Mato Grosso para incrementar (o negócio), e o IPO veio nos dar confiança. A armazenagem já é um investimento forte em logística. A planta na BR-163 já está preparada para a instalação de um desvio ferroviário, assim que a ferrovia chegar lá. Estamos também estudando investimentos em terminais portuários fluviais.

Broadcast: O aumento na venda de insumos foi um destaque no resultado do 2º trimestre. Diante do patamar elevado de preços, qual sua previsão para safra 2021-2022?

Dumoncel: O preço dos insumos segue a lei maior: o mercado é mandatório. Se o preço está muito alto ou muito baixo, se há alguém que compre e consiga rentabilidade, é o valor adequado. Não vejo muita mudança para o cenário do agronegócio em 2022. Os países ao redor do mundo começaram a olhar seus estoques de alimentos não mais "just in time" como há alguns anos. Há preocupação e cautela maior dos governos e empresas, tendo segurança alimentar mais firme. A mudança é estarmos produzindo mais por hectare, de forma sustentável. Estamos muito animados, e de forma concreta, consistente, com o crescimento exponencial. Temos mais de 130 engenheiros agrônomos atendendo a produtores, de forma presencial e digital, por meio de aplicativo customizado, e criamos um omnichannel com o produtor rural.

Broadcast: O Brasil não tem imagem ambiental boa no exterior. Como exportadora, a 3tentos sente isso na negociação comercial?

Dumoncel: Nunca sentimos isso no negócio. Obviamente, não concordamos com desmatamento ilegal e queimadas. Nós, produtores rurais, muitas vezes somos tachados de agressores da natureza. Não estamos agredindo a natureza porque precisamos conviver com ela da melhor maneira possível. O Renovabio é o maior programa de redução de emissão de carbono do mundo, só que nunca saiu em nenhum lugar. Nunca vi. Não pelos brasileiros, mas pelos outros países, que competem com o Brasil. Há 26 anos, a 3tentos nasceu já como empresa ESG (com boas práticas ambientais, sociais e de governança). Estamos trilhando o caminho +B para tornar a empresa uma B-corp, provavelmente já no primeiro semestre do ano que vem.

Broadcast: A visão externa sobre o Brasil é injusta?

Dumoncel: É injusta com o produtor rural. Não vou falar em 100%, mas a imensa maioria dos produtores rurais, seja qual for o Estado onde estiver, está procurando fazer o melhor plantio direto, a melhor tecnologia, utilizar menos água em pulverizações. Se não cuidar da natureza, que é parceira dele no negócio, sabe que o horizonte é muito curto. Politicamente, vou evitar de expor a minha opinião, mas gostaria de ser um porta-voz para puxar essa questão. Não tenho receio de conversar sobre esse assunto no agronegócio. Já andei por diversos países e sei que não somos piores. Precisamos ter vontade de demonstrar o lado bom, que às vezes não gera notícia. Somos o maior produtor de soja do mundo, com 137 milhões de toneladas na última safra, enquanto os Estados Unidos vão colher agora 115 milhões. Num congresso sobre plantio direto na Espanha, me senti até um popstar, com tantos agricultores interessados em saber como conseguimos.

Broadcast: O agronegócio, que deu forte apoio ao atual governo, ainda está fechado com ele?

Dumoncel: Não saberia te dizer sobre o sentimento do produtor. O que posso afirmar é que, independentemente de governo, o agronegócio é muito resiliente. Hoje, é um setor que representa cerca de 25% do PIB nacional, é resiliente até à pandemia. Vou parar aqui para não citar tantos outros fatores, climáticos ou de mercado. O governo que estiver, ou que entrar, pode ajudar mais ou menos, mas independentemente da situação, acredito muito no produtor rural e na independência dele em relação ao governo que estiver lá. Por isso, confesso que não sei a resposta.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2021*

LIMITE PARA PAGAMENTO DE PRECATÓRIOS PASSA POR ACORDO COM OS ESTADOS

Intenção é evitar a formação de uma "bola de neve" para o futuro com o adiamento de parte da fatura de R\$ 89,1 bilhões e, ao mesmo tempo, contribuir para uma saída do impasse sem mexer na Constituição

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

BRASÍLIA - Costurada nos últimos dias por integrantes dos três Poderes, a solução alternativa de criar um limite para o pagamento de precatórios a partir de 2022 deve envolver a negociação de um acordo direto com os Estados para o pagamento de R\$ 15,6 bilhões devidos pela União, conforme apurou o Estadão/Broadcast. A intenção é evitar a formação de uma "bola de neve" para o futuro com o adiamento de parte da fatura de R\$ 89,1 bilhões e, ao mesmo tempo, contribuir para uma saída do impasse sem necessidade de mexer na Constituição.

O acerto com os governos estaduais ajudaria a tirar esses precatórios da fila de pagamentos sujeitos ao novo limite de pagamento. Um volume menor de dívidas seria rolada para anos seguintes. A despesa com o acordo, no entanto, continuaria sujeita ao teto de gastos, regra que limita o avanço das despesas à inflação e é considerada hoje a principal âncora fiscal do governo.



Praça dos Três Poderes, em Brasília Foto: Dida Sampaio/Estadão - 15/4/2016

A criação de um subteto para precatórios está sendo discutida entre integrantes dos três Poderes e seria formalizada em resolução do Conselho Nacional de Justiça (CNJ). Essa via foi pensada após a proposta de emenda à Constituição (PEC) apresentada pela equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, para parcelar essas dívidas em dez anos receber

uma enxurrada de críticas e ampliar os temores do mercado financeiro em relação ao equilíbrio das finanças públicas.

Além do parcelamento, a PEC cria um fundo para antecipar a quitação das prestações usando receitas extras, sem que esse gasto fique dentro do teto de gastos. A criação do fundo foi interpretada como uma "porteira aberta" para investidas contra o teto de gastos, o que contribuiu para o nervosismo do mercado e impulsionou a alta do dólar e dos juros.

Nos bastidores, a PEC é considerada uma "aventura" num momento já contaminado pelas eleições de 2022, pois significa a deixa perfeita para o Congresso Nacional aprovar uma série de "puxadinhos" no teto e ampliar gastos. Até mesmo integrantes da equipe econômica admitem que demandaria "esforço" barrar as pressões por dribles ao teto. Há também preocupação com o custo político da aprovação dessa proposta no Congresso.

O ministro Paulo Guedes tem sido aconselhado a retirar a PEC e investir apenas na solução que está sendo costurada com o Judiciário, o Legislativo e o Tribunal de Contas da União (TCU).

Negociação

Pela resolução do CNJ, o teto para precatórios seria o valor pago em 2016 (R\$ 30,3 bilhões) corrigido pela inflação apurada até agora. A conta resultaria em um limite de R\$ 40 bilhões para 2022, adiando outros R\$ 49 bilhões para os anos seguintes.

O problema é que o limite de R\$ 40 bilhões é um gasto menor do que o governo já vem tendo com os precatórios, cuja despesa hoje está na casa dos R\$ 55 bilhões. A própria previsão da equipe econômica para 2022, antes do "meteoro", era de R\$ 57 bilhões. A solução via CNJ resultaria em maior espaço fiscal, de cerca de R\$ 17 bilhões, para o presidente Jair Bolsonaro gastar em ano eleitoral. Além disso, o governo mais adiaría do que pagaria dívidas.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a saída em discussão busca "equilibrar" o valor dos precatórios em 2022 em um patamar equivalente ao que já é pago hoje (na casa dos R\$ 55 bilhões), dado que o limite ficou menor que o esperado. E isso passa pelo acordo com os Estados.

Os governos de Bahia, Ceará, Pernambuco e Amazonas têm, juntos, R\$ 15,6 bilhões a receber em 2022 após ganharem uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF) que questionava valores do Fundef, o fundo para o desenvolvimento do ensino fundamental e valorização do magistério que vigorou até 2006. Desse valor, cerca de R\$ 7 bilhões podem ser abatidos por meio de um "encontro de contas", isto é, compensação com dívidas que esses Estados têm com a União.

Outros R\$ 8 bilhões seriam pagos em prestações conforme o acordado entre as partes, e essa despesa ficaria fora do teto de precatórios, mas dentro do teto de gastos. Acerto semelhante já foi feito na disputa em torno da Lei Kandir, que desonerava exportações de ICMS, principal tributo estadual.

A Advocacia-Geral da União (AGU) já ingressou com pedido de abertura de conciliação para os valores do Fundef, mas ainda não houve decisão do presidente do STF, Luiz Fux. Para o início das negociações, os envolvidos querem uma sinalização de Guedes de que haverá esforço pelo acordo.

Segundo uma fonte envolvida nas discussões, a questão é "calibrar" as medidas para que não haja o crescimento de uma "bola de neve". A negociação do acordo com os Estados também ajudaria a angariar maior apoio à solução via resolução do CNJ dentro do próprio Supremo.

Apesar de a nova saída para os precatórios ter encontrado apoio na equipe econômica e na cúpula do Congresso Nacional, o mercado segue demonstrando ceticismo e vê no adiamento das dívidas judiciais uma espécie de "calote". Articuladores da proposta, porém, ressaltam que o subteto para os precatórios não é uma regra definitiva e valerá apenas durante a vigência do teto - até 2036, com possibilidade de mudança na regra de correção em 2026.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2021

'NOVA POLÍTICA FEZ FINANCIAMENTO NO NORDESTE CRESCER 20% NO 1º SEMESTRE', DIZ SECRETÁRIO

Segundo Alfredo Santos, nova política teve efeitos positivos e impulsionou empréstimos habitacionais na Região

Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Mesmo com um Orçamento restrito para tocar o programa Casa Verde e Amarela, o secretário nacional de Habitação, Alfredo Santos, avalia ao Estadão/Broadcast que o primeiro ano da nova política produziu efeitos positivos ao impulsionar financiamentos habitacionais na Região Nordeste, antes com menor participação no programa. Segundo o secretário, a redução dos juros colocou o crédito habitacional ao alcance de 1 milhão de famílias, e uma nova mudança nos subsídios pode ampliar a mais 650 mil. A falta de Orçamento para avançar nas demais frentes, porém, segue sendo um limitador. Confira os principais trechos da entrevista:

Que balanço o sr. faz do primeiro ano de programa em meio às dificuldades pela restrição de Orçamento?

Os dados são bastante positivos, considerando que a MP (medida provisória que criou o Casa Verde e Amarela) foi em agosto de 2020 e transformada em lei em janeiro deste ano. Nesse período, avanços aconteceram. O primeiro é justamente a produção habitacional financiada. Uma das nossas propostas era ampliar a participação do programa nas regiões Norte e Nordeste. Fizemos alterações operacionais, a mais relevante delas a redução da taxa de juros, em especial no Norte Nordeste. Comparando o primeiro semestre de 2021 com o de 2020, teve evolução de 12% na contratação. No Nordeste, este número supera 20%. Isso é reflexo da política.



Secretário diz que, em 2020, foram retomadas 50 mil unidades paralisadas e meta para 2021 é de mais 40 mil Foto: TV Brasil

E como vocês vão avançar?

Durante os últimos seis meses, junto com o Ministério da Economia, a gente vem preparando uma proposta de alteração na curva dos subsídios, que complementa a capacidade de pagamento do trabalhador. Percebemos que o programa estava indo muito bem para vendas (a famílias que ganham)

acima de R\$ 2 mil, e a performance não estava tão boa abaixo disso. A proposta ao Conselho Curador (do FGTS) altera essa curva, melhorando a capacidade de compra das famílias. Ao mesmo tempo, considerando o incremento de custos que ocorreu na construção civil em geral, estamos propondo atualização de valores para que se mantenha a atratividade do mercado. Isso fecha o ciclo de melhorias na parte (de moradia) financiada.

O que muda na prática, tanto para o comprador quando para a indústria da construção?

Conforme aumenta o valor do subsídio, isso vai permitir que as famílias tenham menos compromisso com a entrada no valor do imóvel, que hoje é o grande dificultador. O número que nós temos é que aquela redução da taxa de juros à época abriu a possibilidade de ao redor de um milhão de famílias acessarem o programa. Se o conselho entender que nossa proposta é adequada, com alteração na curva de subsídios colocamos mais 600 mil, 650 mil famílias. Agora, não adianta se não tiver, para o mercado, um ajuste no valor de enquadramento das unidades. Desde 2017 não tem alteração. Com esse aumento absurdo de custo, começa a ficar tão apertado que as empresas podem parar de operar porque não têm margem.

É um reajuste para elevar o valor do imóvel e acomodar o aumento de custo, mas com o subsídio maior para isso não pesar no bolso do comprador?

Isso. Mas não é que nós estamos aumentando o valor do imóvel. Nós estamos aumentando o valor que o imóvel pode se enquadrar no programa. O valor máximo hoje que o imóvel pode valer em Brasília, São Paulo e Rio é R\$ 240 mil. Com a mudança, será X. Para enquadrar, pode custar um pouco mais.

Quanto será esse valor?

Ainda não posso dizer, porque estou fazendo uma proposta. É o Conselho que define.

Além dos financiamentos, o Casa Verde e Amarela focou na regularização. Houve avanço nessa frente?

O programa foi lançado em agosto de 2020, com a PLOA (proposta orçamentária) de 2021 finalizada. Estava bastante claro que nós não teríamos Orçamento da União para lançar o programa. Trabalhamos internamente para viabilizar ainda este ano com recursos privados, vindos dos cotistas privados do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS). Tivemos que fazer uma série de aprovações e adequações, e no dia 19 foram aprovadas no conselho curador do FDS as condições de utilização. Essa barreira nós vencemos. De outro lado, temos aproximadamente 2,1 mil municípios que já aderiram. A intenção é no final do mês de setembro lançar o primeiro edital para contratação de regularização fundiária e melhoria habitacional, com recursos privados, e no próximo ano estar mais robusto, com recursos do Orçamento Geral da União.

Por que levou um ano para começar a tirar do papel?

Tudo é ponto de vista. Do nosso ponto de vista, correu bem. Desde o princípio não tinha recursos orçamentários da União. Então a gente fez toda essa negociação e tivemos que duas vezes fazer alteração legislativa para criar as condições. Considerando a trajetória, a gente andou bem.

Nesse ritmo, consegue cumprir as metas estipuladas até 2024, de 2 milhões de regularizações e 400 mil moradias reformadas?

Acredito que sim. Quando lançamos, a meta para o primeiro ano eram até 107 mil unidades regularizadas mais 20% de melhorias. É isso que vamos contratar (em 2021). Temos como ideia tomar tração no ano que vem. O Minha Casa, Minha Vida foi lançado em 2009 e começou a virar mesmo política pública no final de 2011 e em 2012, quando começou a pegar tração. De forma objetiva, é viável atingir a meta.

Outra frente é a continuidade de obras que estavam paralisadas do Minha Casa, Minha Vida. No ano passado, a promessa era retomar 100 mil. Quanto disso foi retomado?

Em 2020, a gente já tinha atingido a meta de 50 mil unidades retomadas. Para este ano, nossa meta é conseguir retomar mais 40 mil. Então seriam 90 mil das 130 mil unidades paralisadas. Tem unidades com complexidade, vamos ter que avaliar a viabilidade econômico-financeira de retomar. Tem um exemplo no Pará, a obra começou, evoluiu até 10%, foi invadida e regrediu. Se fosse retomar a obra hoje, o valor necessário... estamos pensando se vale a pena. É como se fosse começar do zero, com o Orçamento atual.

Tem Orçamento para concluir as 40 mil neste ano?

Estamos na expectativa, e o ministro (Rogério Marinho) tem negociado junto com o governo e o Parlamento para ter recomposição. Todos os envolvidos têm consciência da importância da política.

Considerando tudo que está parado ou em andamento, quantas moradias ainda estão no estoque?

Ao redor de 280 mil unidades.

É possível retomar tudo o que for viável em 2022 ainda?

Nós estamos trabalhando para isso.

E novas contratações, só quando zerar o estoque?

Não diria zerar o estoque, mas pelo menos retomar todas aquelas que podem ser retomadas, isso dá horizonte de quanto preciso de Orçamento. Conforme vai entregando, havendo espaço a gente pode voltar a contratar.

Pode se esperar nova contratação para 2022 ou ainda é cedo?

Vai depender da condição orçamentária. Produção habitacional sempre é muito importante, é política prioritária, mas primeiro a responsabilidade. Essa é a demanda do presidente, das obras paralisadas, tem que concluir primeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/08/2021

‘O TURISMO ESTÁ EM SEU MELHOR MOMENTO DESDE O INÍCIO DA PANDEMIA’, DIZ PRESIDENTE DA CVC

A maior empresa de turismo do País, no entanto, continua preocupando investidores: ações caíram quase 25% nos últimos dois meses

Entrevista com

Leonel Andrade, presidente da CVC

Por André Jankavski, O Estado de S.Paulo

A agência de turismo CVC atuanaquele que foi o setor mais atingido pela pandemia. Afinal, com o avanço da covid-19, a última coisa que as pessoas pensavam era em viajar. Porém, segundo Leonel Andrade, presidente da companhia, isso está mudando e ele prevê que o atual semestre mostrará uma grande recuperação dos negócios.

Mas, até agora, os resultados da CVC ainda frustram os investidores. No último trimestre, a empresa teve um prejuízo de R\$ 175,5 milhões, um número 30% menor do que o do mesmo

período do ano passado, mas que o mercado ainda achou muito elevado. Nos últimos dois meses, as ações da empresa perderam quase 25%.



Andrade busca transformação digital da CVC. Foto: Rafael Arbex/Estadão

“Não foi um bom balanço, mas que não muda a nossa visão de longo prazo e nem a direção que estamos tomando”, diz Andrade. Confira, a seguir, os principais trechos da entrevista.

Como o sr. avalia os resultados do segundo trimestre?

Não foi um bom balanço, mas que não muda a nossa visão de longo prazo e nem a direção que estamos tomando. A segunda onda foi muito dura e afetou as viagens em abril e maio. E mesmo as vendas que foram feitas, não foram exercidas e isso resultou em uma compressão da receita. Também teve o caso dos reembolsos, que aumentaram no período.

É possível ver um cenário melhor?

As vendas para o segundo semestre estão muito fortes e já tem muita gente viajando. Os aeroportos estão cheios. É o melhor momento do turismo desde o início da pandemia.

Mas a CVC estará saudável para atender a essa demanda?

Tivemos uma notícia muito boa em relação à nossa redução de dívidas. Entramos na pandemia com dívida de R\$ 2,2 bilhões e reduzimos para R\$ 700 milhões e ainda temos entrando no caixa mais de R\$ 400 milhões do último follow-on. Esse valor vai prioritariamente para reduzir ainda mais a nossa dívida e para investimentos.

Que tipos de investimento a empresa pretende fazer?

Em tecnologia e gestão de clientes. Hoje estamos investindo muito dinheiro em análise de dados. Temos 22 milhões de clientes atualmente e temos a capacidade de dobrar esse número. Também estamos investindo em um software de influência: do mesmo jeito que a Netflix sabe o que você quer assistir sem você saber, queremos saber para onde a pessoa quer viajar antes dela mesmo. É um trabalho contínuo. Estamos falando de investimentos de R\$ 170 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/08/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

GIGANTE SIDERÚRGICA PREVÊ QUEDA NO PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO

Os preços do minério de ferro “entraram em tendência de queda” com a implementação das restrições da China à produção de aço, disse Zou Jixin, presidente do conselho da Baosteel

Por Bloomberg

Após registrarem o maior ganho semanal do ano, os contratos futuros de minério de ferro em Cingapura recuaram diante da perspectiva cautelosa da maior siderúrgica mundial para o preço do produto.

A cotação dessa matéria-prima para fabricação de aço se recuperou na semana passada, com investidores apostando em retomada da demanda mais para o final do ano. No entanto, a Baoshan Iron & Steel, a divisão listada em bolsa da maior produtora chinesa, sinalizou a

possibilidade de novas quedas. Paralelamente, a companhia informou que seu lucro líquido triplicou no primeiro trimestre.

Os preços do minério de ferro “entraram em tendência de queda” com a implementação das restrições da China à produção de aço, disse Zou Jixin, presidente do conselho da Baosteel, durante apresentação virtual na segunda-feira. A companhia vem seguindo a estratégia de manter estoques baixos de matérias-primas, acrescentou o executivo.

A movimentação da indústria siderúrgica da China para diminuir a produção este ano vem abalando os mercados de minério de ferro nos últimos meses. Em Cingapura, os contratos futuros caíram quase um terço em relação ao recorde atingido em maio. Investidores estão avaliando um conjunto complexo de fatores que inclui a possibilidade de novos surtos de Covid-19 e a repressão das autoridades reguladoras ao setor imobiliário chinês.

O último sinal de pressão sobre a produção de aço veio da província de Guangxi, no sudoeste do país, que determinou que as siderúrgicas locais cortassem produção para reduzir o uso de energia, segundo informação da firma de pesquisas Mysteel. As paralisações podem resultar em cerca de 980 mil toneladas a menos de produção em setembro, de acordo com o estudo.



China: A pressão para a indústria siderúrgica para diminuir a produção este ano vem abalando os mercados de minério de ferro nos últimos meses — Foto: Bishnu Sarangi/Pixabay

As ações de Baoshan subiram para a maior cotação desde 2018 nesta segunda-feira, após a companhia divulgar salto nos lucros graças à alta de preços no início do ano. No entanto, a expectativa é que os preços recuem durante o resto de 2021, acrescentou a empresa no comunicado que acompanha as demonstrações financeiras.

A australiana Fortescue Metals Group, quarta maior produtora mundial de minério de ferro, apresentou lucro recorde na segunda-feira por conta da elevação de preços do produto no começo do ano. Os estoques nos portos permanecem “estáveis em níveis baixos” e as exportações para a China e outros países estão robustas, afirmou a mineradora na apresentação de resultados.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2021

SETOR AQUAVIÁRIO PREVÊ PERDAS DE R\$ 3 BI COM PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Em 2020, foram transportadas pela hidrovia 2,1 milhões de toneladas de produtos como grãos, cana e adubos

Por G1 Bauru e Marília, Valor

A paralisação do transporte de carga na Hidrovia Tietê-Paraná iniciada na sexta-feira deve gerar perdas de R\$ 3 bilhões para o setor, afetando principalmente a produção agrícola, segundo o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros.

Em 2020, mesmo com a pandemia foram transportados 2,1 milhões de toneladas de produtos como milho, soja, cana-de-açúcar e adubo pelos 2,4 mil quilômetros da hidrovia que liga seis Estados de três regiões do país.

Para este ano, a expectativa era um aumento de 10% a 15% em relação aos anos anteriores. Mas a estiagem derrubou a previsão de crescimento.

O Rio Tietê, ponto de partida, precisa ter no mínimo, 2,20 metros de profundidade para a barcaça navegar. Com o nível mais baixo, pelo menos 30 embarcações ficaram ancoradas no Porto Pederneiras (SP) e 80% dos trabalhadores já foram demitidos.

O sindicato das empresas que operam na hidrovia já calcula os prejuízos. "O impacto para esse ano já, diretamente entre produtores e empresas que dependem do setor, estamos calculando em R\$ 3 bilhões, mais ou menos, pra esse final de ano agora, daqui até dezembro", explica o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Luizio Risso.

Do terminal em Pederneiras são feitas as transferências das cargas para os trens que deveriam seguir até o porto de Santos, mas com avanço da estiagem está tudo parado.

Sem a hidrovia, as estradas são a saída para as empresas do agronegócio. Uma alternativa mais cara, um comboio de quatro barcaças viaja com seis mil toneladas de carga. Para transportar essa quantidade por terra, seriam necessárias 162 carretas.

A partir de agora, as empresas terão que arcar com os custos desse transporte por rodovias até o porto de Santos.

"Na verdade, esse custo a mais, ele vai entrar pra nós no nosso custo logístico, porque os contratos já estão fechados para exportação dos produtos e acaba impactando no nosso custo final", explica Jean Salgado, gerente de logística de uma das empresas que utilizam o porto intermodal.

O transporte pela rodovia é 50% mais caro e tem reflexo direto na exportação agrícola do país, como explica o economista Reinaldo Cafeo.

"Torna menos competitiva a exportação brasileira. Porque a cotação internacional em dólar não vai compensar e problemas internos de transporte, ou seja, todos perdem nessa cadeia".

Em julho, o ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, já havia antecipado que, a partir de agosto, a hidrovia Tietê-Paraná poderia ter a movimentação de cargas interrompida em função da necessidade de reservar recursos hídricos para a geração de energia elétrica.

A medida afeta a logística do agronegócio, impedindo escoamento de grãos e subida de insumos pelos rios. E isso pode chegar até o consumidor, já que a alternativa rodoviária é mais custosa para o produtor rural.

Com o movimento limitado, as empresas de transporte aquaviário estão demitindo os trabalhadores. Segundo a Administração Geral dos Portos, 80% dos funcionários do porto de Pederneiras já foram dispensados

Essa não é a primeira vez que o transporte pela hidrovia é paralisado. Na crise hídrica de 2014, a hidrovia ficou parada por dois anos. O operador pórico Pedro Paulo de Oliveira Júnior trabalhava no porto em Pederneiras nesta época e foi demitido. Em 2016, ele foi recontratado e agora, com o novo fechamento, voltou a ser desligado.

"É uma situação difícil, é a segunda vez que passo por isso. E a gente que é casado, pai de família, depende desse serviço para pagar o aluguel, é complicado. Estou na luta, entregando currículo, atrás de um emprego", lamenta.

Último dia de operação

Na manhã de sexta-feira, o porto intermodal recebeu a última barcaça antes da paralisação das operações de transporte de carga pelo rio. A barcaça saiu do Porto de São Simões, em Goiás, carregado com farelo de soja.

Após o transbordo, finalizado neste sábado, a barcaça foi estacionada no porto junto com as demais que já estavam paradas desde julho. Apenas 10% das embarcações estavam em operação e com a capacidade reduzida em 30% de carga.

A capacidade de carga delas foi reduzida para poder navegar pelo trecho do Tietê, que está no nível mínimo, 2,20 metros de profundidade. A interrupção foi uma decisão das empresas que operam no porto, que já haviam previsto a paralisação para esse fim de semana.

Segundo o secretário de Desenvolvimento Urbano de Pederneiras, Paulo Fernando Sampaio Galvão Filho, por conta da baixa carga permitida por barcaça, diante do baixo nível do rio, a operação ficou inviável financeiramente, o que levou o setor a optar pela paralisação.

O secretário ressalta que, apesar dessa paralisação do transporte de cargas, o porto intermodal de Pederneiras segue tecnicamente em condições de operação e que a paralisação é uma opção financeira das empresas.

Escoamento da produção

A hidrovía Tietê-Paraná é uma das principais vias de escoamento da produção agrícola dos Estados de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e parte de Rondônia, Tocantins e Minas Gerais.

Ela tem 2,4 mil quilômetros de extensão, e liga o porto de São Simão, em Goiás, ao Porto Intermodal de Pederneiras, no Centro-Oeste Paulista. No porto intermodal é feito o transbordo e os produtos seguem de trem até o porto de Santos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA NO PORTO DE QINGDAO E SAI NA CASA DE US\$ 156

Expectativa de novos cortes na produção de aço na China até o fim do ano influenciou nos negócios

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro iniciaram a semana em queda no mercado à vista, diante da expectativa de novos cortes na produção de aço na China até o fim do ano.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro fechou o dia em baixa de 0,6% no porto de Qingdao, para US\$ 156,66 por tonelada, após quatro sessões consecutivas de valorização.



— Foto: Reprodução/Vale

Conforme a Fastmarkets, fontes de mercado indicaram que a China poderá estabelecer restrições ainda mais rigorosas à produção de aço no país até o fim de novembro, como parte dos esforços para reduzir as emissões de carbono.

Os cortes de produção já se refletiram em redução dos estoques de aço na China, levando

à alta dos preços domésticos. Esse movimento pode impedir uma queda mais acentuada do minério no curtíssimo prazo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021

LEILÃO DE SANEAMENTO NO AMAPÁ ATRAI FORTE DISPUTA

Interessados entregam suas ofertas hoje, na sede da B3; disputa pelo contrato será realizada na quinta-feira (2)

Por Taís Hirata — De São Paulo

O leilão de saneamento básico do Amapá, marcado para esta quinta-feira, deverá atrair forte concorrência. Além de alguns operadores tradicionais, grupos que ainda não atuam no setor estão se preparando para a disputa, segundo analistas do mercado. Os interessados devem entregar suas ofertas nesta segunda, na sede da B3, em São Paulo.

A nova concessão inclui os serviços de água e esgoto em 16 cidades, que representam 90% da população do Estado. O contrato terá 35 anos e prevê R\$ 3 bilhões de investimentos. O critério de escolha do vencedor do leilão será híbrido. Os interessados poderão propor um desconto na tarifa de, no máximo, 20%. Depois, passa a valer o maior valor da outorga, cujo montante mínimo é de R\$ 50 milhões - a expectativa é que o valor fique bem acima disso.

Maior desafio do projeto, que prevê R\$ 3 bilhões de investimentos, é superar a baixíssima cobertura de serviços

O grande desafio do projeto é a universalização dos serviços no Estado, que hoje vive uma situação precária. A meta é expandir o atendimento de água dos atuais 38% para 99% da população, dentro de onze anos. A coleta de esgoto, que hoje chega a apenas 7%, deverá subir para 90% em até 18 anos.

“O volume de investimentos é proporcionalmente alto, se considerado o tamanho da população. Há um desafio grande para ampliar a cobertura, porque será preciso criar a cultura da cobrança. A empresa pode levar o cano até a porta da casa, mas se não convencer o morador a fazer a ligação e pagar a conta, não haverá receita”, diz Renato Sucupira, sócio da BF Capital.

Apesar do desafio, há diversos interessados. A Equatorial Energia é considerada uma forte candidata. A empresa tem sido presença constante nos leilões recentes do setor, mas até agora saiu de mãos vazias. Foi o caso nas concessões de Alagoas, de Cariacica (ES) e de três blocos no Rio de Janeiro. Além disso, em junho, o grupo já colocou um pé dentro do Estado, ao vencer o leilão de privatização da Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA). Com isso, espera-se que a empresa seja agressiva em sua proposta.

Além da Equatorial, é esperada a presença de outros grupos que ainda não têm concessões regionais de saneamento - empresas médias com experiência no setor, que podem se associar a grupos de infraestrutura maiores ou se agrupar em consórcio. Na avaliação de Sucupira, há ao menos dois grupos com esse perfil se mobilizando para o leilão.

A participação de novos operadores internacionais é pouco provável, segundo Fernando Vernalha, sócio do Vernalha Pereira Advogados. “Ainda estamos em uma etapa de adaptação à nova lei do saneamento, de consolidação nas regras. Acredito que os grupos estrangeiros ainda não virão. É mais provável vermos grupos de infraestrutura já instalados no Brasil buscando entrar no segmento”, diz. Para Claudia Bonelli, sócia do Tozzini Freire Advogados, a vinda de novos operadores estrangeiros será gradual.

Também há a expectativa de participação de grupos tradicionais, como Aegea Saneamento, BRK Ambiental, Águas do Brasil e Iguá Saneamento. A GS Inima diz que não irá disputar o leilão.

O grupo Águas do Brasil está em fase final de estudos para bater o martelo quanto à oferta. Neste leilão, a empresa está se preparando sozinha, e não em consórcio, segundo o presidente da empresa, Cláudio Abduche. “O projeto é desafiador. Há uma baixa adesão em água e em esgoto. Mas acreditamos que haverá uma competição boa”, disse.

Ele ressalta que ainda há outros quatro projetos importantes no radar de curto prazo: o Bloco 3 da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), que não teve interessados no último leilão e agora está sendo reformulado; a concessão de Porto Alegre; e outros dois blocos regionais em Alagoas.

A Aegea e a Iguá também são vistas como possíveis concorrentes, principalmente a Aegea. Porém, há dúvidas sobre a agressividade dos lances, já que as empresas acabam de assinar os contratos da Cedae - ocasião na qual pagaram outorgas bilionárias - e estão começando a assumir a operação no Rio, que é complexa. Além deles, a BRK é citada como potencial competidora, embora a empresa tenha sido mais contida em seus lances na Cedae.

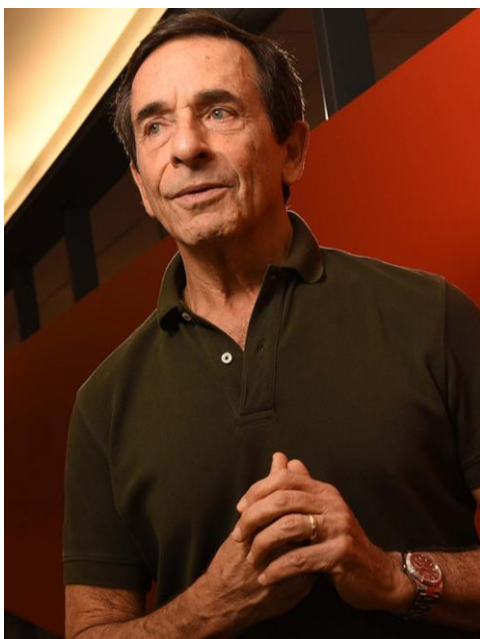
Procurada, a Equatorial diz que “está atenta às oportunidades”, mas não comenta “possibilidades de negócios ou aquisições”. A Aegea afirma que a “avaliação de novas licitações é realizada respeitando o modelo de negócios da empresa, que prevê estudo minucioso”. A BRK e a Iguá não quiseram comentar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021

SERTRADING PLANEJA DOBRAR OPERAÇÃO EM DOIS ANOS E CHEGAR A R\$ 30 BILHÕES

O grupo está em processo de investir R\$ 25 milhões em uma fintech ligada ao comércio exterior
Por Cristian Favaro — De São Paulo



Goye, presidente da Sertrading: “Estamos investindo em tecnologia” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A Sertrading, uma das maiores tradings de importação do país, planeja dobrar de tamanho nos próximos dois anos e atingir negócios de R\$ 30 bilhões, amparada em ganhos tecnológicos e conquistas de novos clientes, como a Ford, parceira para importação de carros desde abril. Paralelamente, o grupo está em processo de investir R\$ 25 milhões em uma fintech ligada ao comércio exterior, a Vixtra.

“Estamos investindo bastante em tecnologia e isso é motivo para a conquista de clientes. Estamos apostando na liderança do setor”, disse o presidente e fundador da Sertrading, Alfredo de Goye, em entrevista ao Valor.

Em 2020, a trading registrou importações de R\$ 11,5 bilhões, crescimento de 80% em relação a 2019. A receita líquida fechou o ano em R\$ 4,3 bilhões, alta de 70% em igual base. Para 2021, a estimativa do grupo é atingir um volume importado de R\$ 16 bilhões e receita líquida de R\$ 6,8 bilhões, sustentados pela expectativa do avanço da demanda e do Produto Interno Bruto (PIB) do país.

Apesar de ser uma das maiores importadoras, a representatividade ainda é pequena frente à balança de importação do Brasil - que deve fechar 2021 perto de US\$ 200 bilhões. Bastante pulverizado, o segmento de importação e exportação tem mais de 25 mil CNPJs operando.

O país tem atravessado uma forte onda de consolidação em diversos setores diante da crise. Em busca de maior escala, a Comexport comprou a Cisa Trading em junho passado. Fontes apontaram valor da transação entre R\$ 150 milhões e R\$ 180 milhões, a depender do sucesso de transferência de clientes. Juntas elas respondem por um volume de negócios de R\$ 20 bilhões ao ano.



Luciano Sapata, vice-presidente e sócio da Sertrading, ponderou que há ainda muitas oportunidades para crescimento orgânico diante de um mercado pouco explorado. “A gente não enxerga [aquisições] como oportunidade imediata”, disse.

O grupo ganhou, no começo de abril, o contrato da Ford. A montadora desistiu de fabricar carros no Brasil em janeiro e, por isso, buscou um parceiro para fazer a importação - que se dá pelo porto de Vitória (ES). A Ford é a primeira montadora no portfólio da Sertrading (a Comexport tem contratos como Volvo e Porsche) e importará na casa dos 30 mil automóveis por ano.

A Sertrading importou R\$ 1,5 bilhão em aviões e helicópteros em 2020 para cerca de 30 clientes, crescimento de 66% na comparação com o registrado em 2019. A perspectiva para este ano é repetir o resultado do ano passado. “O mercado de aviação executiva vem aquecido desde o ano passado, quando tivemos um excelente desempenho, em especial nas aeronaves de maior valor agregado”, disse Sapata.

A Sertrading iniciou um processo de ajuste no seu corpo acionário e os atuais controladores compraram a participação de investidores não ligados diretamente ao negócio. “O movimento começou há dois anos [e terminou neste ano]. A gente tinha mais o menos 52% da empresa na mão de três sócios que não eram executivos”, disse Goeye.

Além dele e Sapata, que são controladores, há outros quatro executivos que são sócios. O plano é inserir outros seis sócios no negócio - também de executivos em atuação.

Questionados sobre uma possível abertura de capital, os dois executivos disseram que não se trata do foco do grupo hoje, mas deixaram em aberto para o futuro.

A atividade de importação tem sido impactada pela desvalorização cambial, que deixa o produto mais caro. A falta de contêineres e a alta do frete não ajudam. “Da pandemia para cá isso vem se acentuado”, disse Sapata. O cenário seria uma consequência da retomada da economia em diversos países e da concentração do mercado na mão de poucos armadores.

Nas rotas de importação vindas da China, o frete médio registrado em julho de 2021 foi 7,35 vezes maior do que há um ano, segundo dados da Logcomex, divulgados em reportagem do Valor na semana passada.

“A gente acha que o Brasil vai ter de conviver com esse custo de frete ainda por um período de oito a 10 meses até entrar em estabilidade”, afirmou Sapata.

O grupo está concluindo ainda um aporte de R\$ 25 milhões na fintech Vixtra, empresa de meio de pagamento internacional que auxilia empresas na operação e financiamento do comércio exterior. “O objetivo é entrar nessa cadeia e fazer o ciclo financeiro e de garantia desse processo”, disse Sapata. A ideia é financiar tanto a importação quanto o processo produtivo no Brasil.

Hoje, o importador tem como alternativas um prazo para pagar a importação, pré-pagar ou fazer um financiamento bancário para avançar com a compra - a ideia da fintech é ser uma alternativa a esses dois últimos processos.

A meta do grupo é ter o produto pronto para o mercado em seis meses. Hoje, o valuation da startup é de US\$ 15 milhões e o objetivo é alcançar US\$ 50 milhões em meados do ano que vem, quando começarão os estudos para uma captação e assim acelerar o crescimento da fintech. “A nossa meta é em doze meses já ter captação de série A”, disse Luciano Sapata, referindo-se à primeira captação de grande porte a ser feita pela Vixtra.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021

CLI FECHA CONTRATOS COM TRADINGS ATÉ 2025

Acordos com grandes grupos para exportações em Itaqui (MA) somam mais de 3 milhões de toneladas até 2025

Por Fernando Lopes — De São Paulo



Marcos Pepe Bertoni, diretor de operações da CLI: maior liquidez em Itaqui — Foto: Divulgação

A Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), uma das quatro empresas que formam o Consórcio Tegram, responsável pelas operações de grãos em Itaqui, acaba de fechar contratos de longo prazo que garantirão o escoamento de mais de 3 milhões de toneladas para exportação pelo porto maranhense até 2025.

Segundo Marcos Pepe Bertoni, diretor de operações da CLI, foram firmados contratos individuais com três das quatro grandes tradings do agro conhecidas como “ABCD” - as americanas ADM, Bunge e Cargill, além da francesa Louis Dreyfus Company (LDC). Pepe preferiu não revelar qual das “ABCD” não está na lista.

De acordo com o executivo, desse volume garantido a ser escoado até 2025, a soja deverá representar entre 60% e 70%, e o milho responderá pela fatia restante. Os contratos assinados não estabelecem fatias específicas para cada grão.

Helcio Tokeshi, diretor e sócio da gestora IG4 Capital, que controla a CLI, os acordos de longo prazo, estão em linha com a estratégia de aproveitar o fato de o terminal da empresa em Itaqui ser “bandeira branca” - ou seja, sem tradings entre seus sócios.

E, conforme Pepe, os volumes contratados conferem liquidez ao Tegram, o que é importante para atrair novas cargas. Pelo lote 3 do Tegram, administrado pela CLI, foram exportadas 2 milhões de toneladas de soja no primeiro semestre deste ano, ante 1,5 milhão no mesmo período de 2020. Com o reforço do milho neste segundo semestre, o volume deverá atingir 3 milhões em 2021, quase 10% a mais do que no ano passado.

No Tegram como um todo, contando os volumes das demais operadoras (Glencore, Terminal Corredor Norte e ALZ Terminais Portuários), a expectativa é de escoamento da ordem de 9 milhões de toneladas em 2021 - já foram 7 milhões de janeiro a junho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021

ESTALEIRO RIO GRANDE RETOMA ATIVIDADES NAVAIS APÓS CINCO ANOS

Por Gabriela Ruddy, Valor — Ri

O Estaleiro Rio Grande voltou a realizar atividades navais neste sábado depois de cinco anos parado, em meio à crise no setor. O estaleiro gaúcho é operado pela Ecovix, que passou por um processo de recuperação judicial nos últimos anos.

O projeto que marca a retomada do estaleiro vai ser a realização de reparos no navio Siem Helix I, da Siem Offshore. A embarcação atua na estimulação de poços na Bacia de Campos, mas vai permanecer em Rio Grande por 45 dias para receber os serviços, que serão executados pela Ecovix em parceria com a DockBrasil. A estimativa é que os trabalhos vão gerar cerca de 500 empregos na região.

O plano de recuperação judicial da Ecovix foi homologado em 2018. Entre 2016 e 2020, o dique do estaleiro esteve obstruído com blocos de plataformas remanescentes de contratos que foram

suspensos, o que impedia a realização de serviços na área naval. No ano passado, o Rio Grande, que fica na cidade de mesmo nome, no Rio Grande do Sul, chegou a receber um embarque de gado com destino para a Turquia e Líbano.

Agora, com a retomada das atividades navais, o governo gaúcho tem um projeto para atrair novos investimentos e otimizar a utilização das áreas portuária e retroportuária no entorno do estaleiro. Além disso, a Ecovix vislumbra expandir operações no estaleiro para além de serviços de reparos de embarcações, como atividades de desmantelamento e descomissionamento de embarcações e o uso como terminal portuário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021

EXPORTADORES COBRAM AÇÃO DO GOVERNO CONTRA “APAGÃO” DE CONTÊINERES

Problema tem tirado competitividade dos embarques brasileiros do agronegócio

Por Rikardy Tooge e Luiz Henrique Mendes, Valor — São Paulo

Os exportadores do agronegócio brasileiro cobram uma maior participação do governo federal no debate de soluções para o “apagão” de contêineres que o setor encara em meio à pandemia de covid-19. Segundo apurou o Valor, há descontentamento com a falta de diálogo — e iniciativa — do Executivo nas discussões de um problema que está tirando a competitividade dos embarques, que têm grande peso na balança comercial do país.

As conversas se desenrolam, até o momento, dentro do Instituto Pensar Agro (IPA). Nos próximos dias, entidades do agro deverão enviar uma carta ao governo, em especial ao Ministério da Infraestrutura, com pedido de ajuda e algumas sugestões para lidar com a crise logística “Nós aguardávamos um aceno oficial do governo, mas isso não ocorreu até agora. O setor está ávido para falar e ser ouvido”, disse ao Valor uma fonte a par do assunto.

Sugestões em debate

No cardápio de possibilidades ainda em debate, estão sugestões para melhorar a infraestrutura portuária, diminuir burocracia e taxas, incentivar a abertura de novas rotas marítimas e permitir a chegada de novos armadores — atualmente, 19 empresas dominam 97% do comércio por esse modal no país.

“O mais importante é que não precisa ser dinheiro do governo. Existem as PPPs [parcerias público-privada] e concessões para isso. Um exemplo é a infraestrutura do porto. Com a troca de frota, grandes navios não conseguem atracar, e precisamos dessa estrutura. É isso que queremos do governo, que ele pense no futuro, pois existirá um gargalo ali na frente”, afirma Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Cenário complexo

De acordo com uma fonte próxima aos armadores, existe o reconhecimento de que houve dificuldade nas exportações durante o segundo trimestre do ano, mas que, desde então, os contratos estão sendo cumpridos. A visão é de que o cenário logístico é complexo e que nem mesmo os exportadores foram capazes de prever uma demanda tão aquecida neste ano.

“O contêiner refrigerado era soberano sobre a carga seca, e o armador tinha mais rentabilidade. Com a explosão da demanda, o frete da carga seca ficou maior que a do refrigerado. Os armadores estão ganhando dinheiro como nunca. Diante disso, os navios extras que os armadores possuem também já estão em uso, o que complica mais esse cenário”, diz.

Contêineres refrigerados

A escassez de contêineres na pandemia fica ainda mais aguda porque o Brasil importa um volume relativamente pequeno de alimentos refrigerados, como carnes e frutas, por exemplo. De acordo

com a fonte, essa importação representa somente 15% da demanda brasileira de contêineres refrigerados para as exportações de alimentos especialmente carnes.

O Centronave, entidade que reúne os principais armadores do país, argumenta, ainda, que seus associados aplicaram “toda e qualquer capacidade disponível” para atender aos embarques do país, como o adiamento da desativação de embarcações mais antigas e reparos antieconômicos nos contêineres danificados.

Longo prazo

Mas há pelo menos um consenso entre armadores e exportadores do agronegócio: não existe saída fácil, e talvez o governo possa ajudar pouco no momento. Mas, dizem, é importante que exista alguma ação, mesmo que seja pensando no pós-pandemia.

“É um problema fora da alçada do Brasil, mas precisamos de apoio do governo, alguma mobilização. Não existe solução de curto prazo, o que nós queremos é que o governo tome ciência dos impactos e que eles tenham a sensibilidade de entender os efeitos desse problema se nada for feito”, acrescenta Eduardo Heron Santos, diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café (Cecafé).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/08/2021



THE WORLD ECONOMY'S SUPPLY CHAIN PROBLEM KEEPS GETTING WORSE

The cost of sending a container from Asia to Europe is about 10 times higher than in May 2020, while the cost from Shanghai to Los Angeles has grown more than sixfold. *Por Bloomberg , 26 de agosto de 2021, 12h18 IST*



A supply chain crunch that was meant to be temporary now looks like it will last well into next year as the surging delta variant upends factory production in Asia and disrupts shipping, posing more shocks to the world economy.

Manufacturers reeling from shortages of key components and higher raw material and energy costs are being forced into bidding wars to get space on vessels, pushing freight rates to records and prompting some exporters to raise prices or simply cancel shipments altogether.

“We can’t get enough components, we can’t get containers, costs have been driven up tremendously,” said Christopher Tse, chief executive officer of Hong Kong-based Musical Electronics Ltd., which makes consumer products from Bluetooth speakers to Rubik’s Cubes.

Tse said the cost of magnets used in the puzzle toy have risen by about 50% since March, increasing the production cost by about 7%. “I don’t know if we can make money from Rubik’s Cubes because prices keep changing.”

China’s determination to stamp out Covid has meant even a small number of cases can cause major disruptions to trade. This month the government temporarily closed part of the world’s third-busiest container port at Ningbo for two weeks after a single dockworker was found to have the delta variant. Earlier this year, wharves in Shenzhen were idled after the discovery of a handful of coronavirus cases.

“Port congestion and a shortage of container shipping capacity may last into the fourth quarter or even mid-2022,” said Hsieh Huey-chuan, president of Taiwan-based Evergreen Marine Corp., the world’s seventh-biggest container liner, at an investor briefing on Aug. 20. “If the pandemic cannot be effectively contained, port congestion may become a new normal.”



The cost of sending a container from Asia to Europe is about 10 times higher than in May 2020, while the cost from Shanghai to Los Angeles has grown more than sixfold, according to the Drewry World Container Index. The global supply chain has become so fragile that a single, small accident “could easily have its effects compounded,” HSBC Holdings Plc. said in a note.

Higher freight rates and semiconductor prices could feed into inflation, said Chua Hak Bin, senior economist at Maybank Kim Eng Research Pte. in Singapore. In addition, producers including Taiwan’s Giant Manufacturing Co., the world’s biggest bicycle maker, say they will raise prices to reflect the increased costs.

In the U.S., forecasters have lowered growth projections for this year and lifted inflation expectations into 2022, according to Bloomberg’s latest monthly survey of economists. Compared to a year earlier, the personal consumption expenditures price index is now expected to rise 4% in the third quarter and 4.1% in the fourth, double the Federal Reserve’s 2% goal.

Hong Kong-based coffee-machine maker Eric Chan doesn’t see the crunch easing for months as he juggles a supply line that involves hundreds of components to meet booming demand for kitchen appliances.

“We are storing up critical components for one year of usage because if we miss one component, we cannot manufacture the products,” said Chan, chief executive of Town Ray Holdings Ltd., which gets 90% of sales from household brand names in Europe.

The spread of the delta variant, especially in Southeast Asia, is making it difficult for many factories to operate at all. In Vietnam, the world’s second-largest producer of footwear and clothing, the government has ordered manufacturers to allow workers to sleep in their factories to try to keep exports moving.

Even mighty Toyota Motor Corp. is affected. The automaker warned this month it will suspend output at 14 plants across Japan and slash production by 40% due to supply disruptions including chip shortages.

On the other side of the planet, companies in the U.K. are grappling with record low levels of stock and retail selling prices are rising at the fastest pace since November 2017.

Germany’s recovery is also under threat. A key measure of business confidence in Europe’s largest economy, released on Wednesday by the Munich-based Ifo institute, fell by more than economists had predicted with the drop blamed in part on shortages for metals, plastic products and semiconductors, among other goods.

What Bloomberg Economics Says...

It is hard to see supply chain bottlenecks being resolved any time soon, with some major exporters including Indonesia and Vietnam still struggling to contain the delta outbreak. It could continue to drag on the global recovery by slowing production and pushing up costs, although not derailing it. Chang Shu, chief Asia economist

At the heart of the price pressures is the transportation bottleneck.

Big retailers tend to have long-term contracts with container lines, but Asian production relies on networks of tens of thousands of small and medium-sized producers who often arrange shipping through logistics firms and freight forwarders. They in turn have been struggling to secure space for clients as vessel owners sell to the highest bidders.

Some 60% to 70% of shipping deals on the Asia-America route are done through spot or short-term deals, according to Michael Wang, an analyst at President Capital Management Corp. He said auction-style pricing may continue until Chinese New Year in February 2022.

Buyers agree. In Germany, more than half of the 3,000 firms polled by the Association of German Chambers of Industry and Commerce expected widespread supply-chain problems to persist into next year.

'No Choice'

"Now container liners don't sign long-term agreements, and most deals are done by spot prices," said Jason Lo, CEO of Taiwanese gym equipment maker Johnson Health Tech Co. He said it was becoming impossible to estimate shipping costs and do financial planning, but "we have no choice."

Colin Sung, general manager of Dongguan-based World-Beater International Logistics Co., said one client had more than 70 containers of goods sitting at a warehouse in Shenzhen because his American buyer didn't want to pay the shipping cost. Sung said 60% to 70% of his clients have cut shipments due to rising costs.

For Asian factories outside China, the problem is even worse. Many Chinese companies are willing to pay above-market rates to load their cargo, said a spokesman at HMM Co., South Korea's biggest container line. So when the ships call at ports outside China, they're already almost full.

Chinese companies that spent decades shifting production of lower-value components to cheaper labor markets in South and Southeast Asia now face the headache of trying to get those parts to factories where they can be assembled into finished products.

"We are talking about a lot of money just to move things around," said Sunny Tan, executive vice president of Luen Thai International Group Ltd., which makes clothing and leather handbags for global brands.

As factories succumb to lock-downs, manufacturers are forced into a game of whac-a-mole, switching raw materials from one country to another. Some have resorted to air-freighting materials such as leather to factories to keep production lines rolling.

Meanwhile, Luen Thai's Tan, who is also Deputy Chairman of the Federation of Hong Kong Industries, is trying to figure out how he'll fill festive display windows in time for Christmas. "I wish when shoppers see our product they give it a kiss when they realize how difficult it was just to get it to the shelf."

(With assistance from Kyunghee Park and Kevin Dharmawan)

TRADUÇÃO PELO TRADUTOR DO GOOGLE

O problema da cadeia de abastecimento da economia mundial continua piorando

O custo do envio de um contêiner da Ásia para a Europa é cerca de 10 vezes maior do que em maio de 2020, enquanto o custo de Xangai para Los Angeles cresceu mais de seis vezes. Bloomberg , 26 de agosto de 2021, 12h18 IST

Uma crise na cadeia de suprimentos que deveria ser temporária agora parece que vai durar até o ano que vem, já que a variante do delta aumenta a produção da fábrica na Ásia e interrompe o transporte marítimo, causando mais choques para a economia mundial.

Os fabricantes se recuperando da escassez de componentes essenciais e maiores custos de matéria-prima e energia estão sendo forçados a guerras de licitações para conseguir espaço nas embarcações, empurrando as taxas de frete para recordes e levando alguns exportadores a aumentar os preços ou simplesmente cancelar os embarques.

“Não podemos obter componentes suficientes, não podemos obter contêineres, os custos aumentaram tremendamente”, disse Christopher Tse, diretor executivo da Musical Electronics Ltd., com sede em Hong Kong, que fabrica produtos de consumo de alto-falantes Bluetooth a Rubik's Cubos.

Tse disse que o custo dos ímãs usados no brinquedo quebra-cabeça aumentou cerca de 50% desde março, aumentando o custo de produção em cerca de 7%. “Não sei se podemos ganhar dinheiro com Cubos de Rubik porque os preços estão sempre mudando.”

A determinação da China em eliminar a Covid significa que mesmo um pequeno número de casos pode causar grandes interrupções no comércio. Este mês, o governo fechou temporariamente parte do terceiro porto de contêineres mais movimentado do mundo em Ningbo por duas semanas depois que um único estivador foi descoberto com a variante delta. No início deste ano, os cais em Shenzhen foram desativados após a descoberta de um punhado de casos de coronavírus.

“O congestionamento portuário e a falta de capacidade de transporte de contêineres podem durar até o quarto trimestre ou até meados de 2022”, disse Hsieh Huey-chuan, presidente da Evergreen Marine Corp. briefing em 20 de agosto. “Se a pandemia não puder ser contida de forma eficaz, o congestionamento dos portos pode se tornar um novo normal.”

O custo do envio de um contêiner da Ásia para a Europa é cerca de 10 vezes maior do que em maio de 2020, enquanto o custo de Xangai para Los Angeles cresceu mais de seis vezes, de acordo com o Drewry World Container Index. A cadeia de abastecimento global tornou-se tão frágil que um único e pequeno acidente “poderia facilmente ter seus efeitos agravados”, HSBC Holdings Plc. disse em uma nota.

Taxas de frete mais altas e preços de semicondutores podem contribuir para a inflação, disse Chua Hak Bin, economista sênior do Maybank Kim Eng Research Pte. em Singapura. Além disso, produtores como a taiwanesa Giant Manufacturing Co., maior fabricante de bicicletas do mundo, dizem que vão aumentar os preços para refletir o aumento dos custos.

Nos EUA, os analistas reduziram as projeções de crescimento para este ano e elevaram as expectativas de inflação para 2022, de acordo com a última pesquisa mensal da Bloomberg com economistas. Em comparação com o ano anterior, espera-se que o índice de preços de gastos com consumo pessoal suba 4% no terceiro trimestre e 4,1% no quarto, o dobro da meta de 2% do Federal Reserve.

O fabricante de máquina de café Eric Chan, de Hong Kong, não vê a crise diminuindo por meses, enquanto ele faz malabarismos com uma linha de abastecimento que envolve centenas de componentes para atender à crescente demanda por eletrodomésticos.

“Estamos armazenando componentes essenciais para um ano de uso porque, se perdermos um componente, não poderemos fabricar os produtos”, disse Chan, executivo-chefe da Town Ray Holdings Ltd., que obtém 90% das vendas de marcas familiares na Europa.

A disseminação da variante delta, especialmente no sudeste da Ásia, está dificultando a operação de muitas fábricas. No Vietnã, o segundo maior produtor mundial de calçados e roupas, o governo

ordenou que os fabricantes permitissem que os trabalhadores dormissem em suas fábricas para tentar manter as exportações em movimento.

Até mesmo a poderosa Toyota Motor Corp. é afetada. A montadora avisou este mês que suspenderá a produção em 14 fábricas no Japão e reduzirá a produção em 40% devido a interrupções no fornecimento, incluindo escassez de chips.

Do outro lado do planeta, as empresas no Reino Unido estão lutando contra níveis recorde de estoque e os preços de venda no varejo estão subindo no ritmo mais rápido desde novembro de 2017.

A recuperação da Alemanha também está ameaçada. Uma medida importante da confiança empresarial na maior economia da Europa, divulgada na quarta-feira pelo instituto Ifo, com sede em Munique, caiu mais do que os economistas haviam previsto, com a queda atribuída em parte à escassez de metais, produtos plásticos e semicondutores, entre outros bens.

O que a economia da Bloomberg diz ...

É difícil ver os gargalos da cadeia de abastecimento sendo resolvidos tão cedo, com alguns grandes exportadores, incluindo Indonésia e Vietnã, ainda lutando para conter o surto do delta. Pode continuar a arrastar a recuperação global ao desacelerar a produção e elevar os custos, embora não a descarrilhe.

Chang Shu, economista-chefe para a Ásia

No centro das pressões sobre os preços está o gargalo do transporte.

Os grandes varejistas tendem a ter contratos de longo prazo com linhas de contêineres, mas a produção asiática depende de redes de dezenas de milhares de pequenos e médios produtores que muitas vezes providenciam remessas por meio de empresas de logística e despachantes de carga. Eles, por sua vez, têm lutado para garantir espaço para os clientes, já que os proprietários de navios vendem aos licitantes mais altos.

Cerca de 60% a 70% dos negócios de transporte na rota Ásia-América são feitos por meio de negócios à vista ou de curto prazo, de acordo com Michael Wang, analista da President Capital Management Corp. Ele disse que o preço do tipo leilão pode continuar até o Ano Novo Chinês em fevereiro de 2022.

Os compradores concordam. Na Alemanha, mais da metade das 3.000 empresas pesquisadas pela Associação das Câmaras Alemãs de Indústria e Comércio previam que problemas generalizados com a cadeia de suprimentos persistiriam no próximo ano.

'Sem escolha'

“Agora os revestimentos de contêineres não assinam contratos de longo prazo e a maioria dos negócios é feita por preços à vista”, disse Jason Lo, CEO da fabricante taiwanesa de equipamentos de ginástica Johnson Health Tech Co. Ele disse que estava se tornando impossível estimar custos de envio e planejamento financeiro, mas “não temos escolha”.

Colin Sung, gerente geral da World-Beater International Logistics Co., com sede em Dongguan, disse que um cliente tinha mais de 70 contêineres de mercadorias em um depósito em Shenzhen porque seu comprador americano não queria pagar o custo do frete. Sung disse que 60% a 70% de seus clientes cortaram as remessas devido ao aumento dos custos.

Para fábricas asiáticas fora da China, o problema é ainda pior. Muitas empresas chinesas estão dispostas a pagar taxas acima do mercado para carregar suas cargas, disse um porta-voz da HMM Co., a maior linha de contêineres da Coreia do Sul. Portanto, quando os navios fazem escala em portos fora da China, eles já estão quase lotados.

As empresas chinesas que passaram décadas transferindo a produção de componentes de menor valor para mercados de trabalho mais baratos no sul e sudeste da Ásia agora enfrentam a dor de cabeça de tentar levar essas peças às fábricas, onde podem ser montadas em produtos acabados.

“Estamos falando de muito dinheiro apenas para movimentar as coisas”, disse Sunny Tan, vice-presidente executivo do Luen Thai International Group Ltd., que fabrica roupas e bolsas de couro para marcas globais.

Enquanto as fábricas sucumbem aos bloqueios, os fabricantes são forçados a um jogo de whac-a-mole, trocando as matérias-primas de um país para outro. Alguns recorreram ao frete aéreo de materiais, como couro, para as fábricas, para manter as linhas de produção em movimento.

Enquanto isso, Tan, de Luen Thai, que também é vice-presidente da Federação das Indústrias de Hong Kong, está tentando descobrir como preencherá as vitrines festivas a tempo do Natal. “Gostaria que, quando os compradores virem nosso produto, eles o beijem ao perceber como foi difícil colocá-lo na prateleira.”

(Com a ajuda de Kyunghee Park e Kevin Dharmawan)

Fonte : *ET Retail.com*

Data: 30/08/2021



PORTAL – MI – MUITA INFORMAÇÃO

CONCESSÃO DA FIOI I SERÁ ASSINADA NO DIA 3 DE SETEMBRO EM TANHAÇU

Expectativa é que o presidente Jair Bolsonaro participe do evento

Por Redação



A assinatura do contrato de concessão do trecho I da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fioi I) com a Bahia Mineração (Bamin) está marcada para o dia 3 de setembro. A Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A já iniciou a distribuição dos convites. O ato acontece às 9h, no povoado de Sussuarana, no município de Tanhaçu.

Há a expectativa de que o presidente Jair Bolsonaro participe da assinatura do contrato, mas a informação ainda não foi confirmada pelo Ministério da Infraestrutura e nem pela Presidência. Ambos disseram à reportagem do Portal M! que não têm essa confirmação.

Com o contrato assinado, a Bamin de fato assume a concessão do trecho de 537 quilômetros entre Ilhéus e Caetitê, e terá 180 dias para elaborar um programa detalhado de ações, para ser entregue à ANTT. Só depois desses trâmites que empresa poderá colocar em prática os investimentos previstos de R\$ 3,3 bilhões nos próximos cinco anos para concluir a ferrovia (trecho I, que está com 74% das obras físicas finalizadas) e comprar material rodante (16 locomotivas e 1.107 vagões, inicialmente).

A Fioi I está com cerca de 75% do seu traçado concluído. As obras estão praticamente paradas desde meados de 2015, consequência da crise econômica e principalmente dos desdobramentos da operação Lava-Jato, que desmantelou parte do setor da construção civil pesada do país devido ao envolvimento de empreiteiras em supostos escândalos de corrupção.

Os 537 quilômetros de extensão do primeiro trecho da Fiol foram arrematados pelo valor de outorga de R\$ 32,73 milhões. A principal função do trecho será o transporte da produção do minério da mina Pedra de Ferro, em Caetité, até o Porto Sul, complexo portuário que será construído pela Bamin. Com isso, a empresa irá concentrar a exploração do minério, além do transporte ferroviário e naval.

*Em atualização

Fonte : Portal MI – Muita informação

Data: 30/08/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

SETOR AQUAVIÁRIO PREVÊ PERDAS DE R\$ 3 BILHÕES COM PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Operações do transporte de carga, que já estavam reduzidas por causa da estiagem que afeta o nível do Rio para navegação, foram paralisadas. No porto intermodal de Pederneiras (SP), que faz o escoamento da produção para o porto de Santos, a última barcaça atracou na manhã de sexta-feira (27).

Por G1 Bauru e Marília



Estiagem afeta o transporte de carga na Hidrovia Tietê-Paraná — Foto: TV TEM/ Reprodução

A paralisação do transporte de carga na Hidrovia Tietê-Paraná iniciada nesta sexta-feira (27) deve gerar perdas de R\$ 3 bilhões para o setor, afetando principalmente a produção agrícola, segundo o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros.

Em 2020, mesmo com a pandemia foram transportados 2,1 milhões de toneladas de produtos como milho, soja, cana-de-açúcar e adubo pelos 2,4 mil quilômetros da hidrovia que liga seis estados de três regiões do país.

Para este ano, a expectativa era um aumento de 10% a 15% em relação aos anos anteriores. Mas a estiagem derrubou a previsão de crescimento.

O Rio Tietê, ponto de partida, precisa ter no mínimo, 2,20 metros de profundidade para a barcaça navegar. Com o nível mais baixo, pelo menos 30 embarcações ficaram ancoradas no Porto Pederneiras (SP) e 80% dos trabalhadores já foram demitidos. O sindicato das empresas que operam na hidrovia já calcula os prejuízos.

“O impacto para esse ano já, diretamente entre produtores e empresas que dependem do setor, estamos calculando em R\$ 3 bilhões, mais ou menos, pra esse final de ano agora, daqui até dezembro”, explica o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Luizio Risso.

Do terminal em Pederneiras são feitas as transferências das cargas para os trens que deveriam seguir até o porto de Santos, mas com avanço da estiagem está tudo parado.

Sem a hidrovia, as estradas são a saída para as empresas do agronegócio. Uma alternativa mais cara, um comboio de quatro barcaças viaja com seis mil toneladas de carga. Para transportar essa quantidade por terra, seriam necessárias 162 carretas.

A partir de agora, as empresas terão que arcar com os custos desse transporte por rodovias até o porto de Santos.

"Na verdade esse custo a mais, ele vai entrar pra nós no nosso custo logístico, porque os contratos já estão fechados para exportação dos produtos e acaba impactando no nosso custo final", explica Jean Salgado, gerente de logística de uma das empresas que utilizam o porto intermodal.

O transporte pela rodovia é 50% mais caro e tem reflexo direto na exportação agrícola do país, como explica o economista Reinaldo Cafeo.

"Torna menos competitiva a exportação brasileira. Porque a cotação internacional em dólar não vai compensar e problemas internos de transporte, ou seja, todos perdem nessa cadeia".

Em julho, o ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, já havia antecipado que, a partir de agosto, a hidrovia Tietê-Paraná poderia ter a movimentação de cargas interrompida em função da necessidade de reservar recursos hídricos para a geração de energia elétrica.

A medida afeta a logística do agronegócio, impedindo escoamento de grãos e subida de insumos pelos rios. E isso pode chegar até o consumidor, já que a alternativa rodoviária é mais custosa para o produtor rural.

Com o movimento limitado, as empresas de transporte aquaviário estão demitindo os trabalhadores. Segundo a Administração Geral dos Portos, 80% dos funcionários do porto de Pederneiras já foram dispensados.

Essa não é a primeira vez que o transporte pela hidrovia é paralisado. Na crise hídrica de 2014, a hidrovia ficou parada por dois anos. O operador pórico Pedro Paulo de Oliveira Júnior trabalhava no porto em Pederneiras nesta época e foi demitido. Em 2016, ele foi recontratado e agora, com o novo fechamento, voltou a ser desligado.

"É uma situação difícil, é a segunda vez que passo por isso. E a gente que é casado, pai de família, depende desse serviço para pagar o aluguel, é complicado. Estou na luta, entregando currículo, atrás de um emprego", lamenta.

Último dia de operação

Na manhã desta sexta-feira (27), o porto intermodal recebeu a última barcaça antes da paralisação das operações de transporte de carga pelo rio. A barcaça saiu do Porto de São Simões, em Goiás, carregado com farelo de soja.

Após o transbordo, finalizado neste sábado, a barcaça foi estacionada no porto junto com as demais que já estavam paradas desde julho. Apenas 10% das embarcações estavam em operação e com a capacidade reduzida em 30% de carga.

A capacidade de carga delas foi reduzida para poder navegar pelo trecho do Tietê, que está no nível mínimo, 2,20 metros de profundidade. A interrupção foi uma decisão das empresas que operam no porto, que já haviam previsto a paralisação para esse fim de semana.



Segundo o secretário de Desenvolvimento Urbano de Pederneiras, Paulo Fernando Sampaio Galvão Filho, por conta da baixa carga permitida por barça, diante do baixo nível do rio, a operação ficou inviável financeiramente, o que levou o setor a optar pela paralisação.

Última barça chega ao porto intermodal de Pederneiras antes da paralisação da hidrovia
— Foto: Thais Andrioli/ TV TEM

O secretário ressalta que, apesar dessa paralisação do transporte de cargas, o porto intermodal de Pederneiras segue tecnicamente em condições de operação e que a paralisação é uma opção financeira das empresas.



Barças que estão operando em Pederneiras fazem o transporte com capacidade reduzida
— Foto: TV TEM / Reprodução

Escoamento da produção

A hidrovia Tietê-Paraná é uma das principais vias de escoamento da produção agrícola dos Estados de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e parte de Rondônia, Tocantins e Minas Gerais.

Ela tem 2,4 mil quilômetros de extensão, e liga o porto de São Simão, em Goiás, ao Porto Intermodal de Pederneiras, no Centro-Oeste Paulista. No porto intermodal é feito o transbordo e os produtos seguem de trem até o porto de Santos.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MARINHA MANTÉM PREVISÃO DE ENTREGA DA PRIMEIRA FRAGATA EM 2025

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

De acordo com força naval, construção de navios adicionais no programa classe Tamandaré ainda dependerá de disponibilidade orçamentária.

O programa para a obtenção das fragatas classe Tamandaré (PFCT) segue em fase de desenvolvimento do projeto executivo (engenharia). O cronograma das atividades do Estaleiro Brasil Sul – ThyssenKrupp mantém para 2025 a previsão de entrega da primeira das

quatro unidades contratadas. De acordo com a Marinha do Brasil, a construção de navios adicionais ainda dependerá de disponibilidade orçamentária.

No último dia 27 de julho, o comandante da Marinha (CM), almirante de esquadra Almir Garnier Santos, visitou o Estaleiro Brasil Sul – ThyssenKrupp para inaugurar o escritório de fiscalização do PFCT da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). A responsável pela execução das quatro fragatas é a sociedade de propósito específico (SPE) Águas Azuis, liderada pela thyssenkrupp Marine Systems e que tem ainda a Embraer Defesa & Segurança e a Atech. O programa como um todo prevê a geração de cerca de 2.000 empregos diretos e 6.000 empregos indiretos.

As fragatas serão escoltas versáteis e com significativo poder combatente, capazes de se contraporem a múltiplas ameaças e destinadas à proteção do tráfego marítimo, podendo realizar missões de defesa aproximada ou afastada do litoral brasileiro, com ênfase na fiscalização e proteção das atividades econômicas, principalmente a petrolífera e a pesqueira. A Marinha destaca que os navios serão construídos com elevados índices de conteúdo local, incluindo a gestão do conhecimento e a consequente transferência de tecnologia com o acréscimo da mentalidade da gestão do ciclo de vida, proporcionando um novo paradigma de manutenção e evolução de conhecimento.

A força naval informou a Portos e Navios que o projeto das fragatas já apresenta algumas configurações de equipamentos delineadas. Entre eles, a Marinha citou a propulsão com motor de combustão principal MAN, sistemas de gerenciamento de combate (Atlas-ANCS); e sistema Integrado de gerenciamento da plataforma (L3 Mapps). Confira abaixo:

Armamento

- MSA MBDA SEA CEPTOR;
- MSS MANSUP;
- Canhão Leonardo 76/62 MM SRGM;
- Canhão Rheinmetall Sea Snake 30MM;
- Sistema de lançamento de torpedo SEA TLS-TT; e
- Sistema de Despistamento Terma C-Guard.

Sensores

- Radar de Busca Volumétrica Hensoldt TRS-4D ROT;
- Radar de Direção de Tiro Thales STIR 1.2;
- Sonar de Casco Atlas Elektronik ASO 713;
- Radar Busca de superfície Raytheon (Banda S);
- MAGE MB/Omnisys Defensor MK3;
- Alças optrônicas: SAFRAN PASEO XLR e Radares de Navegação Raytheon (Banda X).

Sistemas de Gerenciamento

- Sistema de Gerenciamento de Combate Atlas-ANCS; e
- Sistema Integrado de Gerenciamento da Plataforma L3 Mapps.

Propulsão

- Motor de Combustão principal MAN - 12V 28/33D STC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021

PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA RELATAM AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Agosto 2021



Os principais portos da China relataram um ligeiro crescimento na movimentação de contêineres em meados de agosto, mostraram dados de uma associação industrial.

De 11 a 20 de agosto, a movimentação de contêineres nos oito principais portos da China aumentou 2,7% ano a ano, de acordo com a Associação de Portos e Portos da China.

Especificamente, a movimentação de contêineres para comércio exterior

aumentou 5,3% em relação ao ano anterior durante o mesmo período.

A taxa de crescimento da movimentação de contêineres para o comércio exterior nos portos de Xiamen e Guangzhou ultrapassou 20% em meados de agosto, disse a associação.

O boom na movimentação de contêineres para o comércio exterior ocorreu em meio à rápida expansão das exportações da China.

Nos primeiros sete meses do ano, as exportações do país aumentaram 24,5% em relação ao ano anterior, para 11,66 trilhões de yuans (cerca de US\$ 1,8 trilhão), mostraram dados alfandegários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021

AVANÇA OBRA DO CORTE DA ROCHA NO CANAL DO PORTO DE ITAGUAÍ

Da Redação NOTÍCIAS 29 Agosto 2021



A obra do corte da rocha no canal principal do Porto de Itaguaí, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), passou por uma vistoria do Instituto Estadual do Ambiente (INEA) na última quarta-feira (25). Com previsão de conclusão em outubro, a intervenção permitirá o aprofundamento do canal para 20 metros.

O objetivo da inspeção foi verificar o andamento da obra e o cumprimento das condicionantes ambientais estabelecidas pela Licença Ambiental emitida pelo Inea. A

gerente de Acesso Aquaviário do Porto de Itaguaí, Julia Crisóstomo, que acompanha o processo, explicou que "a remoção de aproximadamente 900 m3 de rocha submersa está sendo realizada com uma metodologia limpa e sustentável".

O superintendente de Gestão Portuária dos Portos de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, ressaltou que, "com a regularização da profundidade do Canal Principal do Porto de Itaguaí para 20 metros com o corte da rocha, a navegação no trecho ocorrerá de forma mais segura."

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021

DOCAS DO RIO MOVIMENTA 5,7 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Agosto 2021

A movimentação de cargas do mês de julho de 2021 da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, atingiu a marca de 5,7 milhões de toneladas. O resultado superou a média do primeiro semestre do ano em 11,9% e foi 38,8% maior que a movimentação de julho de 2020. No acumulado do ano, o volume movimentado ultrapassou em 29,9% os números registrados no mesmo período do ano passado.



Os dados foram divulgados pela área de Planejamento de Negócios da autoridade portuária. De acordo com o relatório, o Porto de Itaguaí movimentou 4,9 milhões de toneladas em julho de 2021, o que representa uma alta de 42,2% em relação a julho de 2020. Já no Porto do Rio de Janeiro, foram movimentadas 752 mil toneladas, em julho de 2021, equivalendo a um aumento de 18,8% em relação a julho do ano passado. Vale ressaltar que as principais cargas movimentadas – minério de ferro e carga containerizada – apresentaram crescimento em todos os meses de 2021 na comparação com

2020.

Segundo o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, o desempenho da movimentação de cargas, especialmente nos Portos de Itaguaí e Rio de Janeiro, vem contribuindo para os sucessivos recordes de faturamento da companhia: “Os números positivos são um reflexo da retomada da economia, bem como das medidas implementadas pela atual gestão profissional e técnica da Autoridade Portuária, alinhadas às diretrizes do Governo Federal. Com os investimentos públicos e privados em infraestrutura, tecnologia e pessoal realizados nos últimos anos, nossos portos conquistaram a confiança do mercado e têm potencial para se desenvolverem com maior intensidade em médio e longo prazos, alcançando níveis ainda maiores de produtividade e atratividade e consolidando a relevância da companhia no setor portuário e no comércio exterior brasileiro”.

Faturamento

A análise realizada mostra que o faturamento dos quatro portos, em julho de 2021, somou R\$110,3 milhões, valor 95,7% maior que o de julho de 2020. No acumulado deste ano, o incremento é de 67,1% em relação ao mesmo período do ano passado. O Porto de Itaguaí atingiu, em julho deste ano, o maior faturamento mensal de 2021, com R\$87,9 milhões. O valor é sustentado pela forte participação dos terminais exportadores de minério de ferro, com cerca de R\$75 milhões no mês. O Porto do Rio de Janeiro também alcançou, em julho deste ano, o segundo maior faturamento mensal de 2021, com R\$21,2 milhões, ficando somente atrás do mês de janeiro.

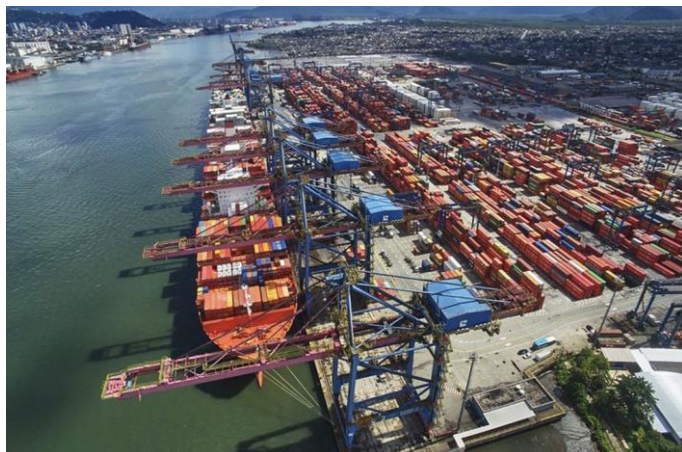
Para o diretor de Negócios e Sustentabilidade da empresa, Jean Paulo Castro e Silva, "os bons resultados deste início do segundo semestre do ano mostram que o crescimento de movimentação e faturamento da empresa, que vem sendo observado desde a segunda metade do ano passado, é sustentado não somente pelo bom momento do setor de commodities, mas também pelos esforços de gestão que vêm sendo empreendidos pela Autoridade Portuária em melhoria das acessibilidades aquaviária e terrestre, bem como em garantir a continuidade das operações no contexto da pandemia".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021

PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 397 MIL TEUS EM JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Agosto 2021



Expectativa é de que resultados concretizem projeção de 4,8 milhões TEUs para 2021

A operação de contêineres no Porto de Santos em julho voltou a surpreender, registrando aumento de dois dígitos (22,9%) ao movimentar 397.314 TEUs, elevando o acumulado do ano para 2,8 milhões TEUs, crescimento de 19,1%. Essa é a melhor marca obtida nos meses de julho e no acumulado do ano para a carga. Com isso, a expectativa da Santos Port Authority (SPA) é de que o porto encerre 2021 com

aproximadamente 4,8 milhões TEUs escoados.

O diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, destaca que os terminais de contêineres “vêm investindo em infraestrutura e novas tecnologias que incrementam suas produtividades e eficiência energética, o que resulta em mais atratividade para o mercado. O desempenho atingido pelo setor em Santos é o resultado dessa boa gestão”.

O movimento geral de cargas no acumulado do ano cresceu 5,6% (88,9 milhões de toneladas) acima do resultado alcançado nos sete primeiros meses de 2020, perfazendo a melhor marca para o período. Os embarques representaram 72% (64,1 milhões de toneladas) do total movimentado, enquanto as descargas somaram 28% (24,8 milhões).

A soja e o açúcar se destacaram no movimento acumulado no ano, com embarques de, respectivamente, 21,5 milhões de toneladas e 11,9 milhões de toneladas. O farelo de soja a granel apresentou o terceiro maior volume movimentado, com embarque de 4,2 milhões de toneladas, seguido pelas descargas de adubo, com 4,2 milhões de toneladas, e pelos embarques de celulose, que somaram 2,9 milhões de toneladas.

Os granéis sólidos totalizaram 44,9 milhões de toneladas, crescimento de 0,4% sobre o mesmo período de 2020; os granéis líquidos apresentaram alta de 0,34%, somando 10,6 milhões de toneladas; e a carga geral solta atingiu 3,8 milhões, aumento de 18,6% - as melhores marcas para o período em cada caso.

Apesar de o movimento de cargas ter aumentado, o fluxo de navios, com 2.851 atracções no período de janeiro a julho, ficou 1% abaixo do registrado no mesmo período do ano passado, evidenciando o maior volume transportado por embarcações que aportam em Santos.

Movimento mensal

O movimento de julho totalizou 12,6 milhões de toneladas, ficando 7,4% abaixo do mesmo período do ano passado. O desempenho pode ser associado ao recuo de 15% nos embarques (8,7 milhões de toneladas) ocasionado, principalmente, pelo açúcar (-24,2%) e pelo milho (-49,2%), em decorrência do impacto negativo do clima nas safras.

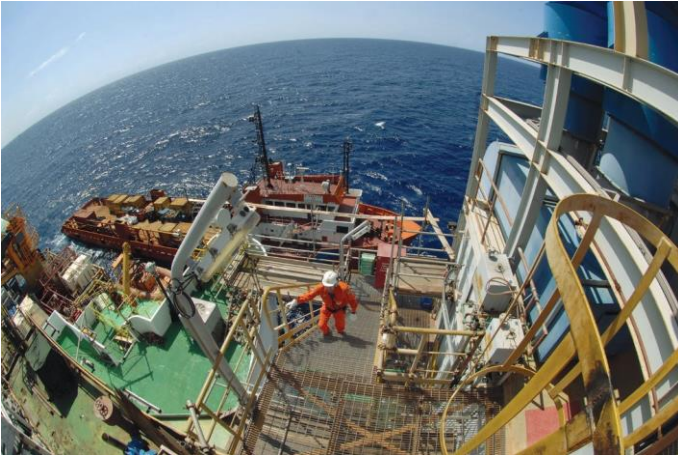
Já as exportações de farelo de soja, óleo combustível e sucos cítricos a granel apresentaram crescimento de, respectivamente, 16,9%, 37,6% e 50,2%. As descargas cresceram 16,4%, somando 3,8 milhões de toneladas, com destaque para o crescimento do adubo (12,7%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021

EMPRESAS ESTUDAM FORMAS DE DIVIDIR CUSTOS ADICIONAIS DA PANDEMIA

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 29 Agosto 2021



Steferson Faria (Arquivo/Agência Petrobras)

Avaliação é que prestadores de serviços e empresas de navegação arcam integralmente com custos de ações de prevenção e exigências de contratantes para evitar contaminação, onerando atividade entre 15% e 30%.

Os custos extras decorrentes das ações de prevenção e de medidas sanitárias durante a pandemia vêm sendo arcados integralmente pelas empresas de navegação e prestadores de serviços do

segmento offshore desde o ano passado. A avaliação é do sócio-fundador do escritório LP Law, Alessandro Lopes Pinto, que observa que a legislação atual não indica, de forma direta, quem deve arcar com os custos adicionais decorrentes da pandemia. O advogado considera que tratam-se de custos imprevisíveis no momento do lançamento das licitações para contratação de afretamentos e de prestação de serviços, bem como na ocasião da assinatura dos contratos.

O advogado deu como exemplo que num contrato de afretamento de embarcação de apoio marítimo, de cerca de R\$ 25 milhões pelo prazo de um ano, os custos adicionais que vêm sendo suportados unilateralmente pelas empresas de navegação e prestadores de serviços contratadas pela Petrobras elevam em cerca de 16% o valor global do contrato. O cálculo leva em conta que os custos adicionais suportados em razão da pandemia para operar essa mesma embarcação somam valor próximo de R\$ 4 milhões/ano. Entre as exigências estão a realização de testes RT-PCR para detecção da doença, além da obrigatoriedade de quarentena em hotéis para funcionários que trabalham embarcados.

Pinto entende que os contratos celebrados pelas empresas estatais como a Petrobras, assim como pela administração pública em geral, poderão ser revisados quando houver risco extraordinário, seja administrativo ou econômico. “Parece-nos que as aplicações dos institutos jurídicos da imprevisão e da onerosidade excessiva, amplamente previstos na legislação e nos contratos da Petrobras, adequam-se perfeitamente para propor, por meio da aplicação da cláusula de desequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato, a solução para os impactos causados pelos custos extraordinários e imprevisíveis decorrentes da pandemia da Covid-19”, sustentou o advogado.

Para Pinto, tanto a legislação que rege a matéria, como os próprios contratos, permitem uma revisão do instrumento contratual para adequá-lo, distribuindo o ônus destes custos imprevisíveis entre as partes. Ele alega que, até o momento, apenas as empresas contratadas pela Petrobras vêm suportando o ônus de tais custos. “Em alguns casos específicos, já se pode estimar em cerca de 16% do valor global do contrato com custos adicionais que vêm sendo suportados unilateralmente pelas empresas contratadas pela Petrobras”, afirmou.

Pinto observa que o arcabouço legal prevê a possibilidade de revisão dos contratos para equacionar eventuais desequilíbrios causados por fatos imprevisíveis. Ele citou a lei 13.303/2016, que rege estatais como a Petrobras, que admite a revisão dos contratos em alguns casos. Um deles é para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato.

O advogado acrescentou que o próprio contrato Petrobras permite, em sua cláusula 19ª, a revisão das condições do contrato, em casos ‘extraordinários e imprevisíveis’. “A cláusula em questão possui base legal, especialmente no que dispõe a legislação civil. Neste sentido, revela-se

pertinente citar os artigos (317 e 478 e 479) do Código Civil, os quais refletem, respectivamente, os institutos jurídicos da imprevisão e a da onerosidade excessiva”, comentou.

Há pouco mais de uma semana, a vice-presidente executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), Lilian Schaefer, relatou que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) seguem pressionadas por conta de custos extraordinários de prevenção que precisaram ser adotados durante a pandemia, reduzindo as receitas dos contratos operacionais e dificultando o pagamento do financiamento de embarcações. Para mitigar o impacto sobre as receitas, o segmento de apoio marítimo busca uma solução junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do FMM.

A Abeam defende propostas objetivas de alteração no texto do PL da cabotagem (4.199/2020) para que se incluam na lei mecanismos permitindo aos agentes financeiros alongar os prazos de carência e amortização dos financiamentos contratados com recursos do FMM. “Temos as EBNs muito pressionadas em razão da pandemia, com custos extraordinários da ordem de 30% para operarem. Isso faz com que contratos operacionais tenham menor receita para que sejam realizados pagamentos dos financiamentos. Esse alongamento dos prazos de amortização e carência vem sendo trabalhado com o BNDES e, nesse momento, é bem-vindo”, afirmou durante sessão temática no Senado sobre PL da cabotagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021

CINCO ANOS DEPOIS, ESTALEIRO RIO GRANDE VOLTA A RECEBER ATIVIDADES NAVAIS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29 Agosto 2021



Reparo de navio que opera na Bacia de Campos gerará em torno de 500 empregos

Após cinco anos de espera, as atividades navais retornarão ao Estaleiro Rio Grande. No início da manhã deste sábado (28), o navio Siem Helix I, embarcação de estimulação de poços que opera na Bacia de Campos, ingressou no dique seco do estaleiro, onde permanecerá por cerca de 45 dias para a realização de reparos.

O trabalho marca a retomada das operações do estaleiro na área naval, após o encerramento das atividades em 2016, por conta da crise do setor. Desde então, a Ecovix, proprietária do espaço, passou por um processo de recuperação judicial e, nos últimos dois anos vinha atuando para diversificar os serviços no empreendimento.

"O dia de hoje é muito especial, pois sempre acreditamos na retomada. Nesses longos anos, enfrentamos muitas dificuldades impostas pelo abandono da Petrobras de um trabalho de longo prazo. A empresa foi desenvolver seus projetos na Ásia, gerando lá os empregos e renda que poderiam estar aqui. Mas fomos resilientes e superamos esse quadro. O mercado de reparos navais pode ser um excelente complemento às atividades de construção, que é o principal objetivo do estaleiro", celebra Ricardo Ávila, diretor operacional da Ecovix.

O Siem Helix I tem 158,59 metros de comprimento por 36,8 metros de largura. O serviço será feito em parceria entre a Ecovix e a DockBrasil, empresa que atua com reparação naval. No total, serão gerados 500 empregos para as atividades na embarcação, além de todo o movimento na cadeia econômica que será impulsionado pela atividade em Rio Grande.

O retorno das operações navais é visto com otimismo pelo prefeito de Rio Grande, Fábio Branco. O gestor espera que essa operação seja o início de um novo ciclo virtuoso para o Estaleiro e toda a região.



"É um marco, sem dúvida. A movimentação no empreendimento promove mais empregos não só na atividade direta, mas em todas as áreas, como alimentação, hotelaria e demais serviços. É uma conquista para todos, que contribui para a retomada da autoestima da cidade e da região", destaca.

O superintendente dos Portos do RS, Fernando Estima, lembra que o governo gaúcho tem trabalhado para tirar do papel o projeto Rio Grande – Porto Indústria. O objetivo é justamente atrair novos investimentos e otimizar a utilização das áreas portuária e retroportuárias.

"Atividades de reparo naval sempre estiveram no horizonte, pois temos aqui um estaleiro com alta tecnologia empregada, além de mão-de-obra qualificada. A retomada de atividades de reparo e construção naval, com geração de empregos, é fundamental para viabilizar o futuro das áreas de estaleiro", avalia Estima.

Os avanços concretizam, também, os compromissos assumidos pela Ecovix a partir da aprovação do plano de recuperação judicial da companhia, homologado em 2018. "Nos últimos três anos, a Ecovix não tem medido esforços para reestruturar a companhia. A retomada das atividades navais mostra o resultado desse trabalho", afirma Laurence Medeiros, sócio da Medeiros & Medeiros Administração Judicial, que administra o processo.

No período de 2016 a dezembro de 2020, as áreas e o dique do estaleiro permaneceram totalmente obstruídas com blocos de plataformas remanescentes dos contratos de FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência de petróleo e gás), suspensos há cinco anos. Após a desobstrução, foi possível obter novos negócios na área naval.

Além dos serviços de reparos, a empresa está prospectando operações em outras áreas como desmantelamento e descomissionamento de embarcações e, também, utilização do estaleiro como terminal portuário. Em setembro de 2020, o empreendimento sediou o maior embarque de animais vivos da história do local, com 26 mil cabeças de gado exportadas para a Turquia e Líbano. Também foram desmontadas mais de 100 mil toneladas de estruturas no espaço.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO 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.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006