

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 103/2021
Data: 05/07/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ESPECIALISTA FALA SOBRE RISCOS E ESTABILIDADE DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	4
MAERSK TERÁ NAVIO MOVIDO A METANOL.....	6
OTIMISTA COM LEILÕES NO PORTO DE SANTOS, MINISTRO DA INFRAESTRUTURA QUER APROVAR BR DO MAR EM 2021	6
PORTAL PORTO GENTE	8
ENTREVISTA PORTOGENTE - PARA FIESC, UM PORTO EFICIENTE PRECISAR CONECTAR-SE AO MERCADO	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
PORTOS RS PARTICIPA DE REUNIÃO PARA TRATAR DA LIGAÇÃO A SECO ENTRE RIO GRANDE E SÃO JOSÉ DO NORTE.....	11
DIRETORES DA CODEBA SE REÚNEM COM ARRENDATÁRIOS DOS TERMINAIS DO PORTO DE ARATU-CANDEIAS	12
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS INICIA TRATATIVAS DE CONVÊNIO COM O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO	12
HAPAG-LLOYD FAZ A PRIMEIRA CHEGADA AO PORTO CONTROLADO DIGITALMENTE.....	13
S.MAGALHÃES & ESSEMAGA ANUNCIA INVESTIMENTOS EM MODERNIZAÇÃO E ESTRUTURA, COM A EXPANSÃO DE UM NOVO TERMINAL REDEX	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
MAIOR LEILÃO DA AVIAÇÃO CIVIL DO PAÍS E INVESTIMENTOS REGIONAIS IMPULSIONAM SETOR AÉREO	14
ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL GERA AMBIENTE PARA DESEMPENHO POSITIVO DE PORTOS.....	16
NOVA TRAVESSIA VAI FAVORECER ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE LÃ E ROTA DO VINHO NO RS	17
ISTOÉ - DINHEIRO	18
SETOR DE SERVIÇOS DO BRASIL CRESCE PELA 1ª VEZ EM 6 MESES, MOSTRA PMI.....	18
CEMIG PRETENDE INVESTIR R\$ 22,5 BILHÕES EM MINAS GERAIS ATÉ 2025.....	19
CHINA AMPLIA INVESTIGAÇÃO CONTRA GIGANTES DO SETOR DE TECNOLOGIA.....	19
PARTES CHEGAM A ACORDO PARA LIBERAR NAVIO QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ EM MARÇO	20
MONEYTIMES	21
RIO FOI O ESTADO MAIS AFETADO NO MERCADO DE TRABALHO NA PANDEMIA	21
AGU GARANTE LEILÃO PARA CONCESSÃO DA BR-163	22
ANP PREVÊ APORTES DE R\$ 6,4 BI EM ATIVIDADES EXPLORATÓRIAS EM 2021; POÇOS DEVEM DOBRAR	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	22
SÉPIA INICIARÁ PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM AGOSTO	22
AUMENTO DO ADICIONAL DE FRETE É NEGOCIADO NA BR DO MAR	23
JORNAL O GLOBO – RJ	27
COM COVID-19, SUEZ E MAIOR DEMANDA, PREÇOS DO TRANSPORTE MARÍTIMO ATINGEM RECORDES.....	27
GOVERNO PRORROGA AUXÍLIO-EMERGENCIAL POR MAIS TRÊS MESES	28
EVER GIVEN, QUE ENCALHOU NO CANAL DE SUEZ, PREPARA-SE PARA SER LIBERADO NESTA SEMANA. SERÁ O FIM DA SAGA DO NAVIO?	29
PRONAMPE: NOVOS RECURSOS PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS ESTARÃO DISPONÍVEIS A PARTIR DE HOJE	30
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	31
FIESP E CIESP ELEGEM SEUS PRESIDENTES NA PRÓXIMA SEGUNDA-FEIRA	31
CONSUMIDOR TENTA FUGIR DA ALTA NA CONTA DE LUZ, E COMERCIALIZAÇÃO DA ENEL TRADING QUASE DOBRA	32
'MINISTRO QUE ENTREGA OBRA', TARCÍSIO CONSEGUE REFORÇO DE R\$ 1 BI PARA INFRAESTRUTURA, MAS QUER MAIS	33
UMA GIGANTE DE R\$ 100 BILHÕES NA BOLSA	34
VALOR ECONÔMICO (SP)	34
PETROBRASFAZ PRIMEIRO REAJUSTE DO DIESEL E DA GASOLINA DA GESTÃO SILVA E LUNA	34
OPEP E ALIADOS NÃO CHEGAM A ACORDO SOBRE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO	35
PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,8% NO PORTO DE QINGDAO E BATE US\$ 221	36
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	37
PARTES CHEGAM A ACORDO PARA LIBERAR NAVIO QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ EM MARÇO	37
DIÁRIO DO NORDESTE - CE	38
TECNOLOGIA CRIADA NO COMPLEXO DO PECÉM PERMITE INSPEÇÃO REMOTA DE MERCADORIAS.....	38



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 103/2021
Página 3 de 41
Data: 05/07/2021
www.mercosshipping.com.br
merc@mercshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	39
COMPLEXO DO PECÉM TERÁ CENTRO DE IMPORTAÇÃO	39
TECON SANTOS BATE RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO EM JUNHO	40
INFRA COMPLETA SEMESTRE COM 51 OBRAS DE INFRAESTRUTURAS ENCAMINHADAS	41
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	41
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	41



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESPECIALISTA FALA SOBRE RISCOS E ESTABILIDADE DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Thiago Miller, da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB-SP detalha o assunto, em entrevista a A Tribuna

Por: Leopoldo Figueiredo



Thiago Miller é também sócio da RMM Advocacia - Foto: Vanessa rodrigues/AT

A evolução na regulação do setor portuário brasileiro, nos últimos anos, trouxe avanços para o mercado, atraindo investimentos. Mas ainda há desafios a serem vencidos. A análise é do presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da seccional de São Paulo da Ordem dos Advogados

do Brasil (OAB), Thiago Miller, que é advogado-sócio da RMM Advocacia. Em entrevista a A Tribuna, ele ainda avalia o processo de desestatização do Porto de Santos e os riscos a serem enfrentados. Confira.

Nos últimos anos, o setor portuário brasileiro sofreu uma minirreforma, tem seus principais complexos marítimos passando por um processo de desestatização e vários terminais sendo leiloados. Qual sua avaliação sobre o setor portuário em 2021? Se compararmos o presente com 2013, quando foi publicada a Lei 12.815, o atual marco regulatório do setor, estamos melhor ou pior?

A mudança do marco em 2013, com a revogação da Lei 8.630/93, causou apreensão à época, assim como aquele projeto açodado de licitar inúmeros terminais – com contratos vencidos e a vencer –, que acabou paralisado pelo TCU. Essa mudança brusca do marco somada à recessão econômica e instabilidade política que se instalou à época paralisaram o setor, que demorou a responder. O momento hoje é muito melhor, em grande parte pela mudança de rumo da política econômica que se inicia em 2016 e que tem sequência com o novo Ministério da Infraestrutura, em 2019, que aproveita grande parte do trabalho realizado pelo PPI (Programa de Parcerias de Investimentos, do Governo Federal).

Qual medida adotada pelo Governo melhor impulsionou o segmento? E qual foi a mais negativa?

Sem dúvida, a flexibilização para autorização dos terminais privados destravou e acelerou investimentos em cadeias produtivas importantes para o País. Em segundo lugar, a antecipação da renovação dos arrendamentos. Do lado negativo, o retorno da centralização do poder decisório em Brasília e a supressão da autonomia das companhias Docas.

Sobre as mudanças feitas nos últimos anos no regulamento do setor portuário, elas foram suficientes? Há ainda alguma questão que precisa ser tratada?

O setor precisa de estabilidade e segurança jurídica – esses são os mantras. As minirreformas – infra-legais, com os decretos 9.048/17 e 10.672/21, e a legal, com o (Projeto de Lei) 14.047/2020 – flexibilizaram e trouxeram novos instrumentos e possibilidades para a exploração de áreas portuárias. A questão que precisa ser enfrentada diz respeito às relações de trabalho no porto, pois

a Lei 12.815/13 retrocedeu em temas que estavam praticamente equacionados, como a preferência na vinculação dos avulsos.

Uma das principais críticas de empresários e investidores do setor é quanto à insegurança jurídica. O que essa insegurança acarreta ao setor?

Causam a paralisia de investimentos e a judicialização, o que retarda ganhos de eficiência operacional e o ciclo positivo que os investimentos em infraestrutura podem gerar na economia.

Ainda sobre essa insegurança, uma grande preocupação era quanto ao conflito de interpretações que se obtinha com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), como no caso do THC2. A assinatura do Memorando de Entendimentos 01/2021 entre Antaq e Cade sinaliza que esse conflito foi resolvido? Esse obstáculo foi ultrapassado?

Infelizmente ainda não foi resolvido, mas houve um avanço institucional importante, que pode facilitar o encaminhamento de uma solução para um problema que se arrasta há 20 anos. Há ainda uma assimetria de informação, por parte da agência reguladora, que traz um desafio para o equacionamento da disputa.

Qual sua avaliação sobre o processo de desestatização dos portos planejado pelo Governo? Diante das regras estabelecidas para a desestatização do Porto de Vitória, o Ministério está no caminho certo?

Primeiro, é importante destacar e reconhecer dois pontos. Desde o início desse governo, esse projeto foi colocado de forma transparente. E trata-se de um projeto de desestatização inédito – não há setor de infraestrutura que se assemelhe ao portuário –, que demanda um trabalho e estudos complexos. Pensando a partir dessas premissas, eu acredito que estão no caminho certo. Após as audiências públicas, admitiram aprimoramentos e precisamos conferir o resultado que foi apresentado ao TCU. Na minha opinião, estão pecando apenas em não compartilhar os estudos que embasaram as minutas, bem como o resultado dos aprimoramentos, que poderia acalmar os receios de arrendatários e terminais privados.

O que esperar da desestatização do Porto de Santos? O Governo garante sua realização. Diante do tempo médio utilizado pelo TCU para avaliação de projetos e o período eleitoral de 2022, temos condições de realizá-la?

É a “jóia da coroa”. Esperamos que ela ocorra, que os contratos sejam garantidos e respeitados, que estejam previstos todos os investimentos que justificaram a sua opção e a desestatização ofereça opção e transição aos atuais empregados, que construíram a sua história. O tempo é curto, a instabilidade política atrapalha, mas o fato de chegar ao TCU após a análise do projeto de Vitória/Codesa deve otimizar o processo.

Uma das medidas necessárias na desestatização é adaptar os contratos de arrendamento, passando-os do Direito Privado para o Direito Público. Que cuidados deve-se ter neste processo? Há o risco de judicialização?

É a questão jurídica mais sensível desse processo de desestatização. A transparência e a garantia das regras contratuais estabelecidas nos arrendamentos originais devem ser preservadas, assim como o estabelecimento de critérios objetivos a permitir a renovação ao final do prazo contratual.

Hoje, no campo da regulamentação, qual o maior risco para o setor portuário?

A Agência Reguladora mostrou uma grande evolução e amadurecimento ao longo dos anos, inclusive introduzindo novos métodos de avaliação e consulta. No entanto, o acúmulo de funções e competências, recebidas com a nova legislação, tem dificultado atender a todas as demandas, em tempo razoável. Nesse sentido, a regulação ex post não tem provocado a mudança de comportamento de alguns agentes, que incorrem e repetem práticas já condenadas pela Agência. Seria valioso a análise e estudo da regulação ex ante, que comprometeria os agentes com os padrões de serviço definidos pela Agência, sob pena de perder a sua outorga.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/07/2021

MAERSK TERÁ NAVIO MOVIDO A METANOL

Ele navegará com a bandeira dinamarquesa



A embarcação terá 172 metros de comprimento e navegará na rede da Sealand Europe Foto: Maersk/Divulgação A.P.

Moller-Maersk contratou o estaleiro Hyundai Mipo para construir um navio com motores movidos a metanol ou combustível tradicional com teor de enxofre considerado “muito baixo”. A Maersk havia anunciado a intenção de encomendar o projeto, o primeiro da indústria, em 17 de fevereiro. Ele navegará

com a bandeira dinamarquesa.

“Este navio porta-contêiner inovador mostra que soluções em escala para resolver adequadamente o desafio de emissões já estão disponíveis hoje”, disse a CEO da Fleet & Strategic Brands, A.P. Moller-Maersk, Henriette Thygesen.

De acordo com ela, os navios “do futuro”, por serem neutros em emissão de carbono, estarão em operação a partir de 2023. “Muitos clientes nos procuram em busca de ajuda para descarbonizar suas cadeias de abastecimento”, relatou.

A embarcação terá 172 metros de comprimento e navegará na rede da Sealand Europe, uma subsidiária da Maersk, na rota marítima do Báltico entre o Norte da Europa e a Baía de Bótnia.

A empresa informou que a configuração de propulsão de metanol para a embarcação será desenvolvida pela MAN Energy Solutions e a Hyundai Engine and Machinery (motor principal) e pela Himsen (motor auxiliar), em colaboração com Hyundai Mipo e Maersk. A empresa de classificação será a American Bureau of Shipping.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/07/2021*

OTIMISTA COM LEILÕES NO PORTO DE SANTOS, MINISTRO DA INFRAESTRUTURA QUER APROVAR BR DO MAR EM 2021

Segundo Tarcísio Gomes de Freitas, previsão é de que o pacote de incentivos à cabotagem seja sancionado até dezembro

Por: Fernanda Balbino



Projeto de lei de incentivo à cabotagem deve voltar a ser debatido no Senado no próximo mês - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

O Projeto de Lei no 4.199, que tramita no Senado e institui o programa BR do Mar, deve ser discutido no final do recesso parlamentar, no mês que vem. Com isso, a previsão do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, é de que o pacote de

incentivos à cabotagem – principal meta do BR do Mar – seja sancionado até o fim do ano.

A avaliação foi destacada por Tarcísio durante entrevista coletiva sobre o balanço semestral do Ministério. Ele também destacou que a expectativa também é positiva para o leilão dos lotes STS08 e STS08A, no Porto de Santos, que devem acontecer nos próximos meses, e para a desestatização da gestão do cais santista, programada para o ano que vem.

As duas áreas, o STS08 e o STS08A, receberão investimentos totais de R\$ 1,4 bilhão da iniciativa privada, após os arrendamentos para a operação de granéis líquidos e combustíveis. Segundo autoridades da área, serão as maiores licitações portuárias realizadas no País até hoje. Elas permitirão a participação de operadores verticalizados. Mas uma mesma empresa ou grupo econômico não poderá vencer os dois leilões – mesmo se isso ocorrer, terá de escolher um dos lotes.

Atualmente, a capacidade estática dos dois lotes é de 269,3 metros quadrados de granéis líquidos. A previsão é de que, após os leilões, haja um incremento de 47%, o equivalente a 126,9 metros quadrados, chegando a 369,3 metros quadrados.

“Vai ser o maior leilão de arrendamento portuário da nossa história. Com certeza, vai ser extremamente badalado, competitivo, um grande leilão de arrendamento portuário que, com certeza, vai chamar a atenção do mercado”, afirmou o ministro.

A expectativa também é positiva para a desestatização da Autoridade Portuária de Santos, a estatal que administra o complexo santista. Atualmente, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estuda o modelo, em parceria com um consórcio contratado para o serviço.

“Já está praticamente fechado o leilão do Porto de Santos, que vai ser um leilão superlativo no ano que vem. O modelo está ficando bem interessante. Incorporamos as lições aprendidas com a estruturação do projeto da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo). A gente debateu muito a questão regulatória. Foi um acerto fazer a Codesa primeiro. E, sem dúvida nenhuma, vai ser um grande leilão”, afirmou o ministro.

BR do Mar

O projeto de lei que institui o Programa BR do Mar deverá sofrer modificações no Senado. Por isso, o Ministério da Infraestrutura mantém uma agenda para debater o tema com senadores que protocolaram emendas.

A ideia é “tirar dúvidas ou argumentar na direção contrária, dependendo do caso”, segundo Freitas. Além disso, a pasta de Infraestrutura aposta em debates com o senador Nelsinho Trad (PSD-MS), relator do projeto.

“É o projeto emblemático que quebra uma série de paradigmas, impulsiona a cabotagem, mexe com uma série de interesses, de setores, que muda uma série de lógicas e parte de uma reavaliação de política pública. E eu tenho certeza que vai dar as ferramentas para que aqueles operadores logísticos possam experimentar uma nova experiência, que é a multimodal, da cabotagem. A gente tem que, acima de tudo, ter a adesão”, afirmou Freitas.

Ferrovias

De acordo com o ministro da Infraestrutura, a pasta está prestes a mandar os documentos necessários para a renovação do contrato de concessão ferroviária da MRS para o Tribunal de Contas da União (TCU). A empresa tenta manter a gestão dos acessos ao Porto de Santos até 2058, se comprometendo a investir em toda a sua concessão, que inclui 1,6 mil quilômetros de linhas que atravessam três estados: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/07/2021

PORTAL PORTO GENTE

ENTREVISTA PORTO GENTE - PARA FIESC, UM PORTO EFICIENTE PRECISAR CONECTAR-SE AO MERCADO

Por Vera Gasparetto

Portogente conversa com representantes de federações industriais sobre os portos nacionais e como torná-los mais competitivos. Inicia a série a representação catarinense.

Egídio Martorano é economista, atua nas áreas de transporte, logística, sustentabilidade e meio ambiente. No momento, é gerente para Assuntos de Infraestrutura de Transporte, Logística e Sustentabilidade da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc). Nessa entrevista ao Portogente, o executivo avalia que a lei de modernização dos portos melhorou o ambiente jurídico e institucional para a participação privada no setor, o que ampliou a capacidade e trouxe maior eficiência na movimentação portuária: “Estes investimentos, assim como outros em todos o País, trouxeram além da eficiência na operação a geração de emprego, renda e circulação da economia nas cidades que os abrigam assim como para o Estado.”



Porto catarinense Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011. Foto: Divulgação.

Sua vasta experiência na área de gestão pública e privada, bem como na docência no ensino superior o credencia como uma autoridade no campo liberal no Sul d Brasil, que defende a desestatização dos portos, afirmando que “Não seremos competitivos sem a gestão privada dos nossos portos, isto deve ser incentivado e deve haver uma mudança da sociedade em geral quanto ao preconceito as concessões e investimentos privados na área de transportes”, afirma.

Martorano publicou vários artigos sobre economia, transporte e logística, foi responsável pela implantação e gestão de projetos públicos e para a Fiesc, voltados ao setor de infraestrutura, como Grupo Técnico BR101 do Futuro, Plano Mobilidade (SC) - etapas Litoral e Interior de Santa Catarina, Elaboração e supervisão da publicação anual da Agenda Portos Catarinenses e Executivo do Conselho Estratégico para Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense. É autor dos livros “Proposta para Inserção do Estado de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional” e “Proposta para Garantir a Segurança e Eficiência do Eixo Litorâneo Catarinense”. Essa experiência o leva a avaliar que os custos logísticos e a competitividade são impactados pelos acessos marítimos e terrestres: “Uma malha diversificada considerando todos os modais e a intermodalidade é essencial”. Diz ainda que “A falta de segurança, eficiência de nossas rodovias e a concentração na matriz rodoviária geram implicações negativas para competitividade dos nossos portos”. 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?

Egídio Martorano - O principal avanço sem dúvidas foi a melhoria do ambiente jurídico e institucional para a participação privada no setor. Esta possibilidade não só ampliou a capacidade pelos aportes realizados como também trouxe maior eficiência na movimentação portuária. Foram várias as autorizações de terminais de uso privado (TUPs) desde a aprovação da lei, o que significa uma grande alavancagem no setor.

Em Santa Catarina temos o exemplo dos Portos de Navegantes, localizado no denominado complexo portuário do Rio Itajaí, assim como o Porto de Itapoá na Baía da Babitonga, ambos são

destaques mundiais na eficiência da movimentação de contêineres, sendo que navegantes ocupa a segunda posição no País deste tipo de movimentação sendo superado somente pelo Porto de Santos. O Porto e Itapoá está na quinta posição e com crescimento significativo para um terminal com somente 11 anos de existência. Estes investimentos, assim como outros em todos o País, trouxeram além da eficiência na operação a geração de emprego, renda e circulação da economia nas cidades que os abrigam assim como para o Estado.

Um dos principais desafios diz respeito às autoridades portuárias que devem adotar modelo de administração autônoma, com governança corporativa, gerida por técnicos responsáveis pelos resultados e desempenho – sem a ingerência política. Permitir a participação do setor privado nas dragagens de manutenção e aprofundamento dos acessos e canais internos – importante para os navios em operação na costa brasileira de maior dimensão – essencial para a competitividade e operação de contêineres principalmente. Em paralelo buscar importante a maior segurança institucional e a eficiência nos processos de licenciamento de novos terminais e estímulos para a participação privada no setor.

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

Egídio Martorano - Na questão regulatória é importante diminuir a quantidade de órgãos intervenientes no setor, que são 19 atualmente. A burocracia é um aspecto a ser tratado possibilitando a celeridade e estímulo ao investidor privado. Como na questão anterior, a concessão para as dragagens é importante pois depender de recursos federais para tal é cada vez mais complicado pela restrição fiscal. Fortalecer os Conselhos locais, formados de representantes dos usuários na discussão e encaminhamentos relacionados a atividade. Também os processos aduaneiros que devem ser mais eficientes e céleres, assim como os processos de licenciamento para implantação de novos terminais ou ampliação. Vinculado diretamente a atividade e que deve ser uma prioridade nas gestões, a qualificação intensiva e adequação do contingente de trabalhadores necessários à atividade portuária. Todos estes aspectos influenciam diretamente na eficiência da atividade. De forma mais geral o grande desafio é criar um ambiente jurídico e institucional para o estímulo a participação privada no setor.

No contexto, consideramos importante uma mudança cultural. Existe uma resistência e até uma animosidade em relação a participação privada no setor de transportes incluindo os portos, tanto pela população em geral quanto pelos poderes executivo e legislativo. Isto precisa mudar, um gestor de um porto público possui amarras e desafios como o corporativismo a burocracia que afetam a eficiência dos portos. Não seremos competitivos sem a gestão privada dos nossos portos, isto deve ser incentivado e deve haver uma mudança da sociedade em geral quanto ao preconceito as concessões e investimentos privados na área de transportes. Esta é a solução e é claro sempre buscando um equilíbrio entre os interesses dos usuários e da concessionária que não é uma instituição de caridade. A experiência mundial tem demonstrado que a gestão pública da infraestrutura deixa muito a desejar.

Na sua opinião, como convergir sustentabilidade, cidades e economia nos negócios portuários?

Egídio Martorano - Este é um grande desafio, entretanto temos que reconhecer que o porto possui externalidades positivas que superam em muito os problemas gerados e que podem ser evitados. O planejamento integrado e a visão sistêmica do espaço portuário em relação ao espaço urbano é fundamental, e se bem concebido certamente permitirá a convergência entre as cidades e a economia relacionada com os negócios portuários. Sem esquecer que o porto é um grande gerador de receitas ao Município além da geração de emprego, renda e circulação da economia. Atualmente não podemos imaginar as cidades portuárias catarinenses como Itapoá, São Francisco do Sul, Itajaí, Navegantes ou Imbituba sem a atividade portuária. O que precisamos é buscar mecanismos de convivência harmônica.

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?

Egídio Martorano - A indústria como usuária cotidianamente percebe a importância do porto na cadeia logística e na competitividade de seus produtos. Precisamos no mínimo portos com eficiência e custos equivalentes aos mercados em que competimos. Isto envolve eficiência na movimentação e operações, uma boa gestão e o planejamento.

Outro aspecto muito importante e que afeta demasiadamente os custos logísticos e nossa competitividade são os acessos marítimos e terrestres. Uma malha diversificada considerando todos os modais e a intermodalidade é essencial. Perdemos muito na concentração da matriz no modal rodoviário e o pior ainda é que nossas rodovias em sua maioria estão em condições precárias. A falta de segurança, eficiência de nossas rodovias e a concentração na matriz rodoviária geram implicações negativas para competitividade dos nossos portos e por consequência do produto brasileiro no mercado internacional. Estas deficiências certamente dificultam a nossa maior inserção no comércio internacional.

Entretanto, para que tenhamos uma melhor inserção no comércio exterior, precisamos de um planejamento que incorpore a carga de valor agregado ou industrial. A Fiesc tem se posicionado por intermédio da publicação Propostas para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional no sentido de demonstrar que o planejamento no âmbito federal considera principalmente as cargas agrícolas e de mineração, definindo corredores que dirigem toda a carga para portos que operam este tipo de carga. Desta forma, Santa Catarina que é um estado industrial de referência, tem seus corredores não inseridos na definição da malha prioritária nacional. A logística industrial é bem mais complexa do que carregar um caminhão de milho e levar para um porto. Neste sentido exige um planejamento que considere a intermodalidade em visão sistêmica das cadeias de suprimento e distribuição. Como resultado nossos projetos ferroviários ou nossos corredores não são incorporados (Santa Catarina), apesar de termos um dos complexos portuários mais importantes do Brasil, que movimenta mais de 20% da carga de contêineres, 2,2 milhões de TEUs em 2020, com destaque na relação de valor por quilo US\$FOB/KG em relação ao resto do País. Nada contra o Brasil ser o celeiro do mundo, entretanto um quilo de compressor hermético para refrigeração possui mais de cinco vezes um quilo de soja ou milho. Precisamos exportar valor agregado, para isto precisamos também planejar de forma sistêmica e integrada nossa infraestrutura considerando a intermodalidade e a complexa cadeia industrial. Desta forma teremos o que consideramos uma melhor inserção no comércio internacional.



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

Egídio Martorano - Temos muito que melhorar no Brasil na questão de eficiência dos nossos portos. Entretanto devemos considerar o destaque dos portos catarinenses. Santa Catarina possui destaque na movimentação portuária não só pela questão natural em função dos estuários e baías abrigadas favoráveis como também pela formação econômica destacadamente construída por um setor industrial diversificado e distribuído ao longo do território, além da comprovada eficiência de nossos terminais.

Esta combinação faz com que tenhamos um dos mais importantes complexos portuários da América do Sul, e ao longo dos anos Santa Catarina cada vez mais se consolida como destaque no ranking da movimentação de contêineres, quando em 2020 manteve a segunda posição, com 2,2 milhões de TEUs, representando 20% da movimentação do País, sendo que Navegantes ocupou a segunda posição e Itapoá a 5ª dentre os portos brasileiros.

Nossos portos são destaques em eficiência, como por exemplo pelo fato de que o terminal de Navegantes ter sido único porto brasileiro a conquistar o título de Operador Portuário do Ano concedido pela publicação britânica Lloyd's List. Dentre outros destaques citamos também Itapoá apesar de possuir somente 11 anos obteve a melhor avaliação entre os portos do país no ranking

do Instituto Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC), em parceria com a Revista Exame. Esse reconhecimento coloca o Porto Itapoá como referência em modelos de atendimento ao cliente entre grandes marcas nacionais e internacionais com atuação no Brasil.

Foram várias as premiações internacionais, além do contentamento das indústrias que se instalaram em Santa Catarina. A BMW por exemplo, que implantou uma unidade em Araquari, justifica a sua escolha pela eficiência da infraestrutura portuária catarinense, esta foi uma declaração pública do seu CEO.

Portanto, Santa Catarina já é um importante hub logístico do País, e poderá contribuir ainda mais se o planejamento do Governo Federal incorporar a carga de valor agregado na definição da malha prioritária e investimentos prioritários em visão sistêmica e integrada, considerando a intermodalidade. O estado também necessita urgentemente construir um Plano Estadual de Logística que considere estes conceitos. Como pode ser percebido quando mencionamos os portos sempre destacamos a infraestrutura e acessos. Isto porque um porto não é uma célula independente e autônoma, requer conexão eficiente com o mercado, isto é fundamental.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 05/07/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTOS RS PARTICIPA DE REUNIÃO PARA TRATAR DA LIGAÇÃO A SECO ENTRE RIO GRANDE E SÃO JOSÉ DO NORTE

Informação: Portos RS (5 de julho de 2021)



ENCONTRO ACONTECEU NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA (02), NA SEDE DA CDL RIO GRANDE E SÃO JOSÉ DO NORTE – Foto: Assessoria de comunicação CDL

A ligação a seco entre as cidades de Rio Grande e São José do Norte é um desejo antigo das duas comunidades e até mesmo uma solução para o desenvolvimento da economia da região. Uma reunião, na manhã da última sexta-feira (02), na sede da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Rio Grande e São José do Norte tratou sobre o tema.

O encontro teve como objetivo mobilizar as lideranças da região para que o projeto possa sair

do papel e concretizar um sonho de quase 50 anos. A reunião contou com a presença do prefeito municipal, Fábio Branco, da prefeita de São José do Norte, Fabiany Zogbi Roig, associados da instituição, o ex-vereador rio-grandino, Jair Rizzo, entre outros.

A Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) esteve representada pelo diretor de gestão, administrativo e financeiro, Cristiano Klinger. A mobilização começa a tomar forma, pois os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental contratados pelo Ministério da Infraestrutura devem ficar prontos até o final deste ano.

Nesse sentido, os participantes da reunião debateram as estratégias que devem ser perseguidas para buscar a finalização do estudo e a sua consequente aprovação. Além disso, a minuta de uma carta, que deverá ser entregue ao ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, também foi analisada por eles.

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

Data: 05/07/2021

DIRETORES DA CODEBA SE REÚNEM COM ARRENDATÁRIOS DOS TERMINAIS DO PORTO DE ARATU-CANDEIAS

Informação: CODEBA (5 de julho de 2021)

A diretoria da CODEBA recebeu, na terça-feira (29), na sede da Companhia, os representantes da CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais, Leonardo Chaves e Fábio Veloso. Na pauta do encontro, as instalações arrendadas ATU 12 E ATU 18, leiloadas em dezembro de 2020, na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). A reunião contou ainda com a participação de Roberto Neri, da Receita Federal e Murillo Mello, Diretor Comercial e de Operações, da Martins Medeiros.



Foto: CODEBA / Divulgação

A CS Brasil arrematou os terminais ATU12 e ATU18, localizados no Porto de Aratu-Candeias, por R\$ 62,5 milhões. As áreas serão destinadas à movimentação e armazenagem de grãos minerais e vegetais. O investimento é estimado em R\$ 648,4 milhões. Em maio, o Presidente da CODEBA, Carlos Autran Amaral, ao lado do Ministro Tarcísio Gomes de Freitas, assinou, em Brasília, os contratos de arrendamento e autorização de exploração pela iniciativa privada dos terminais.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/07/2021

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS INICIA TRATATIVAS DE CONVÊNIO COM O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Informação: Marinha do Brasil (5 de julho de 2021)



Diretor de Portos e Costas e Procuradora do Ministério Público do Trabalho reúnem-se para discutir possibilidade de convênio

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) recebeu, em 15 de junho, a Coordenadora Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa) e representante do Ministério Público do Trabalho (MPT), Procuradora Dra. Flávia Bauler, para uma reunião acerca da possibilidade de convênio entre a DPC e o MPT para a implementação da Convenção Internacional do Trabalho Marítimo (MLC/2006), face sua entrada em vigor no Brasil em 7 de maio de 2021.

A Procuradora apontou as dificuldades existentes na atualidade no que se refere ao abandono de tripulações, repatriação, salários de marítimos, dentre outras dificuldades encontradas pelos Auditores do Trabalho nessa tarefa. A ideia do convênio é o investimento por parte da DPC no fomento do ensino profissional marítimo, no compartilhamento de dados de Tecnologia da Informação (TI) e na inspeção de navios em função da MLC/2006.

A representante do MPT manifestou o interesse

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/07/2021

HAPAG-LLOYD FAZ A PRIMEIRA CHEGADA AO PORTO CONTROLADO DIGITALMENTE

Informação: Seatrade Maritime News (5 de julho de 2021)

A primeira chegada ao porto controlado digitalmente foi o resultado de uma parceria entre a Autoridade Portuária Tanger Med e a Wärtsilä Voyage e envolveu a cooperação com o proprietário do navio, Hatag-Lloyd, e o gerente da Anglo-Eastern Ship Management.

O navio de 4.612 TEU atracou a tempo em Tanger Med, Marrocos, em 25 de junho, após partir de Cartagena, Colômbia.



Kobe Express fez a primeira escala no porto Just-in-Time (JiT) em Tanger Med com tempo de chegada otimizado pelo sistema Navi-Port da Wärtsilä.

O Kobe Express usou o sistema Navi-Port da Wärtsilä Voyage para trocar dados entre o navio e o porto de destino, compartilhando o tempo necessário de chegada digitalmente com o sistema de navegação a bordo para permitir que a velocidade do navio seja ajustada para a

chegada do JiT.

O tempo de chegada otimizado economiza combustível e tempo na âncora e tempo caro na âncora, dito pelo clique de um botão, economizando combustível e tempo de espera caro na âncora, disse Wärtsilä.

“Esta é uma conquista importante. Nós fomos além dos projetos piloto e de teste para aplicações da vida real, e vemos isso como o pontapé inicial de uma tendência que tornará as operações portuárias e marítimas mais eficientes e menos intensivas em carbono”, disse Dmitry Rostopshin, Gerente Geral de Controle de Tráfego Naval na Wärtsilä Voyage.

As chegadas de navios JiT são um objetivo de um Sistema de Informação de Gerenciamento Portuário (PMIS) em desenvolvimento pela Wärtsilä Voyage, Tanger Med Port e PortLink para aprimorar os protocolos de controle de tráfego de navios do porto.

“A Anglo-Eastern fez parceria com a Wärtsilä para digitalizar as operações de mais de 600 navios em nossa frota gerenciada. Prevemos que a tecnologia Wärtsilä irá acelerar a execução e o planejamento das viagens e nos permitir monitorar melhor a eficiência do combustível e o desempenho do motor para operações otimizadas. Parabéns ao capitão Kishor Dinde e sua equipe, e a todos os outros envolvidos neste acoplamento digital de sucesso do Kobe Express”, disse Bjorn Hojgaard, CEO da Anglo-Eastern.

“A tecnologia está avançando rapidamente na indústria de transporte marítimo e esta conquista mundial é a evidência de que estamos entrando em uma era de alta eficiência e melhor desempenho ambiental, que beneficiará todas as partes interessadas da indústria”, disse Ralf Belusa, Diretor de Negócios Digitais da Hapag-Lloyd.

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

Data: 05/07/2021

S.MAGALHÃES & ESSEMAGA ANUNCIA INVESTIMENTOS EM MODERNIZAÇÃO E ESTRUTURA, COM A EXPANSÃO DE UM NOVO TERMINAL REDEX

Informação: Guia Marítimo (5 de julho de 2021)

A S.Magalhães & Essemaga segue crescendo e investindo em estrutura moderna e diferenciada para os seus clientes.



A empresa, que atua com estrutura própria em toda a cadeia logística para importação e exportação, se prepara para inaugurar em breve mais um terminal REDEX OEA, que estará à margem esquerda do porto de Santos, no Guarujá.

O novo terminal duplicará a área REDEX que a S.Magalhães & Essemaga tem a disposição de seus clientes passando a oferecer atendimento nas duas margens do Porto de Santos, diferencial que atende ao mercado ainda com mais eficiência.

O novo terminal será inaugurado já com a capacidade de movimentar 30 mil contêineres por ano e de atender cerca de 150 veículos bi-articulados por dia, de variados tipos de carga e movimentação para armazéns e ou containers, além de contar com 120 plugs para containers com cargas refrigeradas/congeladas.

Os serviços serão realizados no mesmo nível de qualidade e padrão reconhecidos nas operações no Terminal REDEX de Santos, na Alemoa, com relevância nos serviços que seguem o modelo cross-docking.

Possíveis expansões no terminal já são consideradas ainda no curto prazo, vindo que uma boa área está preservada para o estacionamento de cargas. Além disso, os investimentos em monitoramento e modernização são frequentes.

Entre os investimentos tecnológicos, está em desenvolvimento um aplicativo que auxiliará o sistema interno de gerenciamento de terminais da S. Magalhães & Essemaga (GTSM), que tem como objetivo garantir a agilidade de informações. Com a plataforma, é possível realizar os processos operacionais do armazém através de tablets, substituindo papéis e otimizando o processo.

Há 100 anos no mercado do Comércio Exterior, a S.Magalhães & Essemaga conquistou a confiança de grandes empresas do segmento. Ela é a única que opera todos os processos logísticos – retroportuários com estrutura própria, terminais REDEX OEA, Gestão Aduaneira e Frota Rodoviária. É importante ressaltar que do pedido à entrega, todo o processo de importação e exportação obedece a um planejamento integrado, sem terceirizações.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/07/2021*



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MAIOR LEILÃO DA AVIAÇÃO CIVIL DO PAÍS E INVESTIMENTOS REGIONAIS IMPULSIONAM SETOR AÉREO

Balanço mostra que concessões aeroportuárias superaram R\$ 6 bilhões em investimentos contratados. Governo Federal investiu mais de R\$ 130 milhões em aeródromos do país

As medidas elaboradas pelo Governo Federal fizeram o setor aéreo evoluir e voltar a crescer, mesmo que ainda existam dificuldades causadas pela pandemia de covid-19. A avaliação é do secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann, ao apresentar um balanço das realizações e obras entregues pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra) que beneficiaram o segmento e, conseqüentemente, seus profissionais e usuários.

“Fizemos no primeiro semestre um leilão histórico, o maior do setor de aviação civil no país. Foi a 6ª rodada de concessões, com 22 aeroportos, quando contratamos mais de R\$ 6 bilhões em investimentos”, destacou o secretário. O leilão da 6ª rodada foi realizado em abril dentro da Infra Week, quando 28 ativos da União foram concedidos para exploração da iniciativa privada.

VOANDO BRASIL ADENTRO – O Mlnfra também concentra esforços para equipar e modernizar as estruturas de aeroportos regionais em todo o país. Segundo o secretário, os investimentos realizados desde o início do atual governo nesses aeródromos, com recursos públicos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), passam de R\$ 1 bilhão. No primeiro semestre, a aviação regional recebeu R\$ 130.753.037,25 do Fnac.

Um dos empreendimentos cujas melhorias, iniciadas em 2019, foram concluídas neste ano é o Aeroporto Internacional de Navegantes (SC). Com R\$ 61.720.656,25 investidos, o aeródromo teve a capacidade do terminal de passageiros triplicada e da sala de embarque, quintuplicada. Agora, Navegantes também conta com nova torre de controle. As renovações aumentam o conforto das instalações e garantem mais segurança operacional, além de contribuir para o desenvolvimento econômico da região.

No Paraná, o Aeroporto Internacional de Novo Iguaçu teve ampliados o pátio de aeronaves e a pista de pouso, implantada a pista de taxiway e duplicado o acesso ao terminal. Ao todo, foram aplicados R\$ 69.032.381,00 nas adequações, entregues em abril. “A expansão da pista do Aeroporto de Foz do Iguaçu vai permitir voos internacionais de longo curso [sem escalas] naquela cidade tão importante ao turismo brasileiro”, destaca Ronei Glanzmann.

TECNOLOGIA – O secretário também ressalta os investimentos tecnológicos no modal. No primeiro semestre, os testes do programa Embarque + Seguro 100% Digital, com uso de reconhecimento facial biométrico, chegaram ao Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Confins) e Congonhas (SP), que entrou em operação simultânea com Santos Dumont (RJ).

“É a primeira ponte-aérea do mundo a reconhecer biometricamente seus passageiros nas duas pontas, tanto em Congonhas quanto no Santos Dumont”, explicou. “Essa iniciativa de transformação digital contribui na segurança de nossas operações e já foi testada em cinco aeroportos [também em Salvador e Florianópolis]. Chegará em Brasília e outras capitais no segundo semestre. Um sistema muito interessante de reconhecimento facial, dos mais modernos do mundo”, enfatiza Glanzmann.

Fechando as entregas do primeiro semestre, destaca-se, na aviação executiva, a internacionalização do Aeroporto Catarina (SP). Trata-se do primeiro aeroporto internacional privado do Brasil a operar como aeródromo público sob o regime de autorização com a permissão para realizar pousos de aeronaves vindas de outros países e decolagens para fora do Brasil. Isso foi possível após investimentos privados, na ordem de R\$ 700 milhões, na estrutura do aeródromo.

Em 1º de junho, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) aprovou, temporariamente, pouso e decolagens de aviões em locais não cadastrados na Amazônia Legal para o atendimento humanitário às comunidades de áreas isoladas, inclusive o transporte emergencial de medicamentos, insumos, vacinas e pacientes. A medida é parte do programa Voo Simples. No mesmo mês, o presidente da República, Jair Bolsonaro, sancionou a medida provisória que prorroga o prazo de reembolso e remarcação de passagens em voos cancelados por conta da pandemia.

Uma ação conjunta do Ministério da Infraestrutura com o Ministério da Saúde permitiu que uma categoria essencial para o país tivesse preferência na vacinação contra a covid-19. Em maio, teve início a vacinação dos trabalhadores do setor aéreo, dando mais segurança aos trabalhadores e também aos usuários. “À medida que a vacinação da população avança e o número de casos [de covid-19] diminui, a aviação volta a apresentar bons resultados”, resumiu Glanzmann.

O QUE VEM POR AÍ – Estão previstas grandes entregas da aviação regional no segundo semestre do ano. Entre elas, uma série de obras no Aeroporto de Campo Grande (MS), que inclui novos terminal de passageiro, pista de pouso e pátio de aeronaves. Em Minas Gerais, os terminais de passageiros dos aeroportos de Uberlândia e de Montes Claros passam por modernização e ampliação. As obras seguem no aeródromo de Maringá (PR).

“Também merecem destaque a relicitação do Aeroporto Internacional de Natal, em São Gonçalo do Amarante (RN), que vai ser a primeira relicitação do Brasil realizada com todo o sucesso desde o início até a finalização. A gente deve fazer o leilão ainda neste ano; o processo no Tribunal de Contas da União (TCU) está em fase bastante avançada”, completou o secretário.

Desde o encerramento da Infra Week, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) passou a estruturar a 7ª rodada de concessões, prevista para o primeiro semestre de 2022, com oferta de 16 aeroportos e estimativa de receber mais de R\$ 5 bilhões em investimentos. Os principais terminais serão Santos Dumont (RJ) e Congonhas (SP).

“E, para realizar a 7ª rodada de concessões em 2022, temos um trabalho muito grande ao longo do segundo semestre deste ano, de preparação do edital, documentos jurídicos, estudos de viabilidade, encaminhamento ao TCU e uma série de iniciativas para fazer o leilão no início do ano que vem. Então, temos muito trabalho e muitas coisas boas vindo por aí”, concluiu.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 05/07/2021

ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL GERA AMBIENTE PARA DESEMPENHO POSITIVO DE PORTOS

No primeiro quadrimestre de 2021, movimentação de cargas pelos terminais brasileiros cresceu quase 10%

Os investimentos públicos e as concessões promovidas pelo Governo Federal, através da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (SNPTA/Minfra), geraram um ambiente propício para o crescimento e o desempenho positivo do transporte pelas hidrovias brasileiras no primeiro semestre. O que aumenta a expectativa para os próximos meses do ano.

Mesmo enfrentando a pandemia de covid-19, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o setor portuário movimentou nos terminais, de janeiro a abril, 380,5 milhões de toneladas. Isso corresponde a um aumento de 9,73% em relação ao mesmo período do ano passado. “Isso se deu muito pela pujança do setor produtivo, dos operadores, dos armadores, mas também em função de uma ação concertada junto às autoridades portuárias”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

CONCESSÕES – Na visão de Piloni, são justamente os investimentos no setor e as ações do Minfra para redução de burocracia e simplificação normativa que possibilitou, junto com o trabalho de todos os trabalhadores nos portos brasileiros, este crescimento. No primeiro semestre, foram assinados contratos nos portos de Aratu/BA, Maceió/AL e Paranaguá/PR.

Somente os terminais denominados ATU12 e ATU18, localizados no porto Aratu/Candeias, na Bahia receberão R\$ 648,5 milhões em investimentos para a construção de novos galpões de armazenagem, dragagem de canal, recuperação e modernização de equipamentos. Os terminais serão responsáveis pela operação de granéis vegetais e minerais.

O terminal MAC10, no Porto de Maceió/AL – que fará movimentação de granéis líquidos - receberá R\$16,8 milhões de investimentos e o terminal denominado PAR12, que movimentará veículos, somará R\$24,5 milhões em investimentos. Todos esses contratos foram resultantes de leilões promovidos pelo Minfra em parceria com a Antaq.

“Estamos passando por um momento muito delicado em que vários setores sentiram bastante. O setor portuário, o transporte aquaviário e a cabotagem não pararam em nenhum instante e tem apresentado significativo crescimento”, destacou o secretário.

TERMINAIS – Ainda nesse primeiro semestre foram leiloados os terminais portuários IQI03, IQI11 e IQI12 e IQI13, no Porto do Itaqui/MA – todos para movimentação de granéis líquidos - e o terminal

PEL01 no porto de Pelotas/RS para movimentação de carga geral, que – tão logo tenham seus contratos assinados – vão gerar mais de R\$600 milhões em novos investimentos e contribuir para melhorar ainda mais a eficiência do setor portuário.

Foram assinados, ainda, 23 contratos relativos a instalações portuárias privadas, como terminais de uso privado (TUP) e estações de transbordo de carga (ETC), que representam R\$ 1,043 bilhão em investimentos, espalhados nas cinco regiões do país.

Ainda na linha das instalações portuárias privadas, foram emitidas nesse primeiro semestre de 2021, 12 declarações de adequação – relativas a projetos de novos terminais, ampliações de área e inclusões de perfil de carga – que podem resultar em R\$ 10,3 bilhões em investimentos.

PERSPECTIVA – Para o segundo semestre, o MInfra prevê 18 arrendamentos portuários e uma desestatização, a da Companhia de Docas do Espírito Santo (Codesa), que será a primeira do gênero no Brasil. Com eles, são previstos pelo menos R\$ 2,35 bilhões em investimentos. “A perspectiva é excelente, temos muitos ativos que serão colocados para concessão, sejam de terminais portuários como de leilões, começando aí pela Codesa”, disse.

Além das concessões, o governo espera avançar também na questão legislativa. Tramita no Senado Federal o Projeto de Lei 4.199/2020, medida legislativa tem como objetivo aumentar a oferta da cabotagem, incentivar a concorrência, criar rotas e reduzir custos. “Também temos muitas expectativas com a tramitação do BR do Mar deverá ser deliberado pelo Congresso Nacional para que possamos impulsionar a cabotagem no país.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 05/07/2021

NOVA TRAVESSIA VAI FAVORECER ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE LÃ E ROTA DO VINHO NO RS

Obras de alargamento da ponte da Armada, em Santana do Livramento, melhora o tráfego e aumenta segurança. Investimento do governo chegou a R\$ 9 milhões

Importante travessia para o agronegócio da região da Campanha, na BR-293/RS, foi liberada nesta segunda-feira (5) pelo Ministério da Infraestrutura, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Com investimentos de R\$ 9 milhões, a ponte sobre o rio Ibicuí da Armada, no km 290, em Santana do Livramento, recebeu obras de alargamento, recuperação e reforço.

Com o objetivo de melhorar a trafegabilidade da rodovia e promover mais segurança aos usuários, a ponte de 78 metros de extensão teve a largura estendida de 8,2 para 13 metros e conta com novos acostamentos. A BR-293/RS é uma rodovia transversal brasileira, interligando Pelotas a Quaraí.

LÃ E VINHO – Ela ainda atravessa uma das principais criadoras de ovinos e a principal área produtora de lã do país, localizada no extremo sul brasileiro. A região é responsável por 99% da produção de lã do estado e 94,1% da produção nacional. Os municípios de Sant’Ana do Livramento, Alegrete e Quaraí lideram a atividade.

Além da produção da lã, a região de Santana do Livramento também é conhecida por suas vinícolas e pela proximidade com a fronteira entre Brasil e Uruguai.

NOVA LIGAÇÃO – O contrato que garantiu a restauração da ponte da Armada prevê melhorias semelhantes em outras duas importantes travessias da Região da Campanha. Com trabalhos mais adiantados, a ponte sobre o rio Conceição, no km 510 da BR-158/RS, recebe reparos na mesoestrutura e na superestrutura, além de receber substituição dos aparelhos de apoio da travessia, que possui 365 metros de extensão e dez metros de largura.

A terceira ponte que está em obras fica sobre o rio Sangrador, no km 291 da BR-293/RS. Em fase inicial dos trabalhos, a estrutura de 156 metros de extensão está sendo reformada e ampliada. Atualmente, ela está recebendo as obras dos blocos de fundação e pilares.

*Com informações da Comunicação Social – DNIT
Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 05/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SETOR DE SERVIÇOS DO BRASIL CRESCE PELA 1ª VEZ EM 6 MESES, MOSTRA PMI

Por Camila Moreira



Salão de cabeleireiro em São Paulo (Crédito: REUTERS/Amanda Perobelli)

(Corrige 2º parágrafo para esclarecer que o índice de 48,3 se deu em maio, não junho)

SÃO PAULO (Reuters) -O forte aumento de novos trabalhos ajudou o setor de serviços do Brasil a crescer em junho pela primeira vez em seis meses e no ritmo mais forte em quase oito anos e meio, com contratação de funcionários, mostrou nesta segunda-feira a pesquisa Índice de Gerentes de Compras (PMI, na sigla em inglês).

A IHS Markit informou que seu índice PMI subiu em junho a 53,9, de 48,3 em maio, ultrapassando a marca de 50, que separa crescimento de contração.

Foi a primeira vez que o PMI do setor de serviços, altamente afetado pelas medidas de contenção da Covid-19, ficou em território de expansão no ano, registrando o ritmo mais forte desde janeiro de 2013.

“As empresas de serviços registraram a alta mensal mais forte da atividade em quase oito anos e meio, e houve novo aumento no emprego já que muitas empresas buscaram substituir trabalhadores que haviam sido dispensados mais cedo no ano”, destacou a diretora associada de Economia da IHS Markit, Pollyanna De Lima.

“Algumas empresas esperam que, conforme mais pessoas sejam imunizadas... a pandemia recue e as restrições sejam totalmente retiradas. (Mas) a pandemia está longe de acabar, no Brasil e em outros lugares, com o surgimento de novas variantes e falta de vacinas em muitos países provocando dúvidas sobre a sustentabilidade da recuperação econômica do Brasil”, alertou ela.

Segundo os entrevistados, o avanço do índice se deu pela melhora da demanda por causa da suspensão de algumas restrições adotadas contra o coronavírus, além do andamento do programa de vacinação.

As empresas indicaram entrada recorde de novos trabalhos do exterior, com o número de participantes que informaram vendas externas mais altas chegando ao dobro daqueles que apontaram redução.

Com isso, as novas encomendas totais aumentaram pelo segundo mês seguido e no ritmo mais forte desde janeiro de 2020.

Tanto em relação à produção quanto às novas encomendas o destaque em junho foi a categoria de Transporte e Armazenamento.

Em linha com o crescimento da demanda, as empresas fornecedoras de serviços do Brasil contrataram mais funcionários em junho, e o aumento das vagas foi o mais forte desde janeiro de 2020, encerrando um período de seis meses de cortes.

As expectativas de que as restrições para combater a Covid-19 serão ainda mais relaxadas conforme a vacinação avança e a pandemia recua levaram o nível geral de confiança do setor de serviços a uma máxima de seis meses em junho. Entretanto, ele permanece abaixo da média de longo prazo.

O ponto negativo foi o aumento dos custos de insumos, que acelerou em relação a maio, destacadamente de preços de alimentos, combustíveis, equipamentos de proteção pessoal e de serviços públicos.

Parte disso foi repassado aos clientes, resultando no oitavo mês seguido de alta dos preços cobrados, com a taxa de inflação ficando atrás somente daquelas vistas em setembro e outubro de 2015.

(Edição de José de Castro)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/07/2021

CEMIG PRETENDE INVESTIR R\$ 22,5 BILHÕES EM MINAS GERAIS ATÉ 2025

A Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig) pretende investir R\$ 22,5 bilhões em geração, transmissão, distribuição, geração distribuída e comercialização de gás até 2025, de acordo com o presidente da companhia, Reynaldo Passanezi. Segundo ele, que apresentou o plano no Assembleia Fiscaliza, ciclo de reuniões e prestação de contas ao Legislativo mineiro, no início de mês, esse é o maior plano de investimento da história da companhia.

Até 2027, serão 200 novas subestações em todas as regiões do Estado de Minas Gerais, sendo que 80 novas subestações já em estão em processo de implantação, e 23 delas estarão em operação ainda neste ano.

No primeiro semestre do ano, a Cemig entregou quatro subestações em Serra do Salitre, Águas Vermelhas, Nova Serrana e São Bento do Abade. Em julho, a subestação de Varjão de Minas, no Triângulo Mineiro, também entrará em operação.

As novas subestações vão se juntar aos 413 equipamentos que a companhia já possui, totalizando 613 instalações deste tipo. O plano prevê ainda o atendimento a todos os municípios com dupla alimentação em média tensão, a implantação de 1 milhão de medidores inteligentes e a construção de 3.100 quilômetros de linhas de transmissão em alta tensão.

Além disso, a Cemig se prepara para dar início ao programa Minas Trifásico, com o objetivo de converter redes monofásicas em trifásicas no interior do Estado. Até 2027, está prevista a conversão de 21.000 quilômetros de redes monofásicas para trifásicas e a construção de 5.000 quilômetros de interligações de circuitos em Minas Gerais.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/07/2021

CHINA AMPLIA INVESTIGAÇÃO CONTRA GIGANTES DO SETOR DE TECNOLOGIA

Por AFP

A China anunciou nesta segunda-feira que investigará outras duas empresas do país que têm cotação em Bolsas de valores nos Estados Unidos, um dia depois de proibir o acesso do grupo Didi, gigante do setor de transporte, às lojas de aplicativos.

Há quase um ano, as autoridades iniciaram uma ofensiva regulatória contra as grandes empresas de internet na China para tentar frear sua influência.

As medidas mais recentes afetam duas empresas que acabaram de entrar na Bolsa, Full Truck Alliance – uma fusão das plataformas de transporte Yunmanman e Huochebang – e Kanzhun, proprietária da plataforma de busca de emprego Boss Zhipin.

As três plataformas receberam uma ordem para suspender o registro de novos usuários durante o período de investigação, com o objetivo de “evitar riscos para a segurança dos dados nacionais, salvaguardar a segurança nacional e proteger o interesse público”, afirmou a agência que administra o ciberespaço do país.

Poucas horas antes, o organismo de controle havia ordenado a retirada do Didi das lojas de aplicativos por uma investigação similar.

A medida é um revés para os planos de crescimento da empresa, que na semana passada entrou na Bolsa de Nova York e arrecadou mais de 4,4 bilhões de dólares.

Didi, o “Uber chinês”, tem quase 500 milhões de clientes e 15 milhões de motoristas.

A agência emitiu a ordem depois que investigações revelaram que a coleta e uso de dados de usuários constituíam uma “violação grave” das leis.

A medida foi elogiada pela imprensa estatal.

“Não devemos permitir que nenhum gigante da internet se transforme em uma superbase de dados com informações pessoais dos chineses, inclusive mais detalhada que a do Estado, muito menos dar às empresas o direito de utilizar os dados como bem entendem”, afirmou o jornal Global Times.

No ano passado, as autoridades chinesas suspenderam a entrada na Bolsa do Ant Group, a filial financeira do Alibaba, e depois iniciaram uma investigação antimonopólio sobre a empresa de tecnologia.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/07/2021

PARTES CHEGAM A ACORDO PARA LIBERAR NAVIO QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ EM MARÇO

ISMAILIA, Egito (Reuters) – Os proprietários e seguradoras do navio porta-contêineres Ever Given que bloqueou o Canal de Suez em março disseram neste domingo que um acordo formal foi acertado em uma disputa de indenização, e a autoridade do canal disse que o navio teria permissão para navegar em 7 de julho.

A Autoridade do Canal de Suez (SCA, na sigla em inglês) manteve o navio gigante e sua tripulação em um lago entre dois trechos da hidrovia desde que foi desalojado em 29 de março, em meio a uma disputa sobre um pedido de indenização por parte da SCA.

O Ever Given, de propriedade japonesa, ficou preso entre ventos fortes e permaneceu ao longo do canal por seis dias, interrompendo o comércio global.

“Os preparativos para a liberação da embarcação serão feitos, e um evento marcando o acordo será realizado na sede da Autoridade em Ismailia no devido tempo”, disse em comunicado Faz Peermohamed da Stann Marine, que representa o proprietário Shoei Kisen e suas seguradoras.

A SCA disse que o contrato será assinado na quarta-feira em uma cerimônia e que os participantes poderão assistir à partida do navio.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 05/07/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

RIO FOI O ESTADO MAIS AFETADO NO MERCADO DE TRABALHO NA PANDEMIA



O estudo apontou que entre as pessoas mais beneficiadas com a possibilidade de mudar os locais de trabalho foram as da classe AB (Imagem: Tania Rêgo/Agência Brasil)

O Rio de Janeiro foi o estado que sofreu mais impacto no item ocupação no mercado de trabalho no primeiro ano da pandemia. De acordo com o estudo do Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV Social/CPS), a queda no emprego entre o quarto trimestre de 2019 e o mesmo período de

2020 foi de 14,28%. Nos últimos três meses de 2019 era de 44,2% e no quarto trimestre de 2020 passou para 37,89%.

A unidade da federação que teve a menor queda foi Alagoas (1,2%). O estudo foi realizado a partir do processamento de microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua (PnadC), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Entre os empregados ocupados, o estado do Rio de Janeiro também foi onde houve maior mudança de local de trabalho (19,55%). São Paulo foi o quarto estado que mais teve mudança no local de trabalho (11,32%).

“A pessoa está exercendo a mesma atividade em outro local. O Rio [de Janeiro] foi tão afetado porque é a unidade da federação que tem a maior proporção de idosos, enquanto São Paulo é a terceira. Então, tem uma população vulnerável, que tem que ser protegida. Com a notícia de que a vacinação está chegando, a gente vai ver o efeito inverso daqui para frente”, explicou o diretor do FGV Social e coordenador da pesquisa, Marcelo Neri, em entrevista à Agência Brasil.

Segundo o diretor da FGV, ainda que algumas pessoas tenham se incomodado com o fato de ficar trabalhando de casa por um período tão longo em consequência do isolamento, de positivo é que não precisaram se deslocar e houve ganho de eficiência. Além disso, conseguiram manter a vaga, o que não foi possível para a parcela de trabalhadores informais.

“Onde a ocupação caiu mais foi no setor de alojamento e alimentação. Foi o mais afetado de todos no Rio de Janeiro, porque teve isolamento social, e nesse caso é mais grave, não só porque o setor é muito afetado pela pandemia, mas não tem direitos trabalhistas e fica sem proteção sobre a própria perda de emprego”, disse Neri.

O estudo apontou que entre as pessoas mais beneficiadas com a possibilidade de mudar os locais de trabalho foram as da classe AB (27,03%). Já entre os pobres, o percentual era muito menor, de 7,96%. Entre os funcionários públicos eram 34,81%, nos empregadores, 21,17%, em empregados formais 20,05% e nos autônomos 14,27%. Por escolaridade, as pessoas com diploma superior eram 40,06% contra 6,71% daqueles com fundamental incompleto.

Para o professor, o Rio e São Paulo, principalmente o Rio, foram os locais mais impactados com a pandemia em termos de mercado de trabalho. “Em relação à ocupação, o grande efeito da pandemia foi até maior do que o efeito de desemprego, que foi importante, mas mais geral do que isso é a pessoa não ter trabalho formal ou informal e está em idade ativa”, observou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 05/07/2021

AGU GARANTE LEILÃO PARA CONCESSÃO DA BR-163

A Advocacia-Geral da União (AGU) informou hoje (5) que conseguiu derrubar a liminar que estava impedindo a realização do leilão de concessão da BR-163 entre os estados de Mato Grosso (MT) e do Pará (PA).

Com a decisão, que foi proferida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1), o leilão está confirmado para o dia 8 deste mês e deve gerar R\$ 1,8 milhão de investimentos. No leilão, serão concedidos à iniciativa privada 970 quilômetros do trecho da rodovia entre os municípios de Sinop, em Mato Grosso, e Miratubá, no Pará.

Antes da decisão favorável obtida pela AGU, o leilão estava suspenso por determinação da Justiça Federal em Altamira (PA), que aceitou pedido feito Ministério Público Federal (MPF) para fosse realizado um plano ambiental da obra, incluindo a consulta aos povos indígenas da região e a análise técnica por indigenistas da Fundação Nacional do Índio (Funai).

A AGU e a consultoria jurídica do Ministério da Infraestrutura afirmaram ao TRF1 que a decisão colocou em risco a ordem econômica, sendo que o prazo para entrega de propostas das empresas interessadas termina hoje (5). Além disso, o governo federal argumentou que as condicionantes ambientais foram inseridas no contrato de concessão.

Fonte: MoneyTimes

Data: 05/07/2021

ANP PREVÊ APORTES DE R\$ 6,4 BI EM ATIVIDADES EXPLORATÓRIAS EM 2021; POÇOS DEVEM DOBRAR

Por Reuters

O setor de petróleo no Brasil deverá receber 6,4 bilhões de reais em investimentos na fase de exploração em 2021, incluindo a perfuração de 38 poços exploratórios, afirmou nesta segunda-feira uma geóloga da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em apresentação na internet.

O número de poços previstos, segundo a geóloga Thamila Bastos, é o dobro do realizado em 2020.

“Os valores de orçamento das perfurações de poços representam 80% do valor de investimento previsto total para 2021”, afirmou Bastos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 05/07/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SÉPIA INICIARÁ PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM AGOSTO

Por epbr - 5 de julho de 2021 - Em Mercado, Mercado offshore, Petróleo e gás, Projetos

O campo de Sépia, área da cessão onerosa do pré-sal da Bacia de Santos, começará a produzir em agosto. O FPSO Carioca, que será responsável pela produção, deixou o Estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis, rumando para a Bacia de Santos, informou nesta segunda (5) a Modec, contratada pela Petrobras para a construção e afretamento da unidade.

A plataforma terá capacidade para produzir diariamente 180 mil barris de petróleo bruto (bpd) e 6 milhões de metros cúbicos de gás, além de armazenar 1,4 milhão de barris de petróleo.

Sépia é uma das áreas da cessão onerosa do pré-sal da Bacia de Santos. Em 17 de dezembro, o governo vai licitar – pela segunda vez – o volume excedente de petróleo para o projeto, junto com o campo de Atapu. =

O campo de Sépia terá bônus de assinatura de R\$ 7,138 bilhões e alíquota de partilha de 15,02%. Já Atapu terá bônus de assinatura de R\$ 4,002 bilhões e alíquota de partilha de 5,89%.

Em comparação com a primeira tentativa de licitar as reservas, em 2019, os valores de bônus caíram cerca de 70%. Sépia foi ofertada com bônus R\$ 22,9 bilhões e percentual mínimo de excedente de 27,88%; Atapu teve bônus de R\$ 13,7 bilhões e percentual mínimo de 26,23%.

A Petrobras já manifestou direito de preferência e será operadora da área com pelo menos 30% de participação.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, já indicou que a expectativa do governo é que a concorrência de outras empresas no leilão será para atuar em conjunto com a Petrobras.

“Nenhuma empresa vai entrar nesse leilão sem ter participação da Petrobras, porque a Petrobras já está produzindo nesses campos. E ela é considerada a empresa de petróleo mais qualificada para fazer produção em águas profundas”, afirmou em entrevista à CNN Brasil.

O ex-diretor-geral da ANP e atual CEO da Enauta, Décio Oddone, acredita que os consórcios formados pelas petroleiras Petrogral, Shell e Total devem se compor com a Petrobras para disputar os dois excedentes da cessão onerosa que serão licitados pela ANP em 17 de dezembro.

Atapu e Sépia foram licitadas em 2019, mas não despertaram interesse das empresas.

Shell, Total e Petrogral já atuam junto com a Petrobras na jazida compartilhada de Atapu, área que reúne o contrato de cessão onerosa de Entorno de Iara, o contrato de concessão BM-S-11A (Oeste de Atapu) e área não contratada (Norte de Atapu).

Em 2019, Sépia e Atapu não receberam oferta durante o leilão da cessão onerosa e também ficaram de fora do direito de preferência da estatal brasileira.

O MME passou os últimos meses articulando novas regras para facilitar o pagamento à Petrobras das indenizações por investimentos já realizados em Sépia e Atapu. Também reduziu em 70% o bônus de assinatura das áreas, para R\$ 11,1 bilhões, e os valores mínimos de partilha do óleo com a União.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/07/2021

AUMENTO DO ADICIONAL DE FRETE É NEGOCIADO NA BR DO MAR

“Estamos otimistas no sentido de organizar um projeto menos polêmico do que foi a capitalização da Eletrobras”, diz relator Nelsinho Trad

Por Larissa Fafá - 2 de julho de 2021 - Em Combustíveis, Congresso, Mercado, Petróleo e gás

BRASÍLIA – Após seis meses sem andamento, o relator do projeto da BR do Mar, Nelsinho Trad (PSD/MS), tenta viabilizar uma proposta para aprovar o programa de incentivo à cabotagem com apoio nas diferentes regiões do país.

“O projeto vai ser aprovado no segundo semestre”, confia.

Em entrevista ao político epr, Trad explicou que há forte demandas por mudanças no texto, especialmente da bancada da região Norte – e tentará contemplar todos os senadores.

“Todos esses senadores que têm um ponto específico, de uma maneira ou de outra, nós vamos procurar atendê-los”, afirma.

O novo marco é uma grande promessa do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

Foi enviado no ano passado pela pasta com urgência constitucional, chegou a trancar a pauta da Câmara, mas foi aprovado pelos deputados apenas em dezembro, com críticas da base aliada.

“Não dá para você ir com um projeto dessa magnitude tendo adversários regionais. Isso eu já fiz o ministro Tarcísio [de Freitas] entender”, diz Trad.

Aumento do adicional de frete

O relator evita adiantar trechos do voto para desestimular novas emendas, mas sinaliza abertura para negociar alterações na arrecadação para o Fundo da Marinha Mercante.

Se dependesse apenas da equipe econômica, o FMM seria extinto a partir de 2021, mas o projeto não avançou.

Há emendas de senadores da região Norte para elevar a alíquota do adicional de frete, de 8% para 40% em relação ao que foi aprovado na Câmara e que direciona recursos para o FMM.

São propostas de Plínio Valério (PSDB/AM), Lucas Barreto (PSD/AP) e Eduardo Braga (MDB/AM).

A ideia é preservar o fluxo de recursos para empresas de navegação que atuam na região e também para estaleiros.

“A indústria naval nacional tem capacidade técnica comprovada, capacidade industrial instalada e mão de obra qualificada – atualmente ociosa – para atender a qualquer demanda por esses tipos de embarcações, que a navegação de cabotagem vier a possuir”, diz Trad.

Os deputados federais estabeleceram uma alíquota de 8% para o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), equiparando as operações de cabotagem, longo curso e interior (veja a lista de alterações a seguir).

As regiões Norte e Nordeste são beneficiadas por uma não incidência da cobrança de 40%. Apesar disso, as regras vigentes beneficiam as empresas de navegação com restituições da mesma forma.

Na prática, reduzir a alíquota significaria um corte no fluxo de recursos para as empresas.

“O AFRMM é um tributo de natureza parafiscal, pago pelos embarcadores e que incide sobre o frete nas movimentações de longo curso, cabotagem e navegação de interior em diferentes configurações”, explica Camila Affonso, sócia da Leggio Consultoria.

Há uma diferença entre as operações isentas do adicional e as que são beneficiadas pela não incidência.

As operações de cabotagem e navegação de interior (fluvial e lacustre) com origem ou destino em portos do Norte ou Nordeste geram créditos para as EBNs, dado o benefício da não incidência.

Atualmente, essa regra vale até 2022, mas há no projeto do BR do Mar uma proposta de extensão para 2027.

“O incentivo da não incidência temporária, [ao contrário da isenção] no entanto, afeta a arrecadação total e a destinação dos recursos proveniente do ARFMM, que financia a aquisição, construção e reforma de embarcações pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), através de suas contas vinculadas e do FMM”, explica Camila Affonso.

As alterações na regra do AFRMM

A pedido da epbr, Camila Affonso, sócia da Leggio Consultoria, listou as principais alterações feitas na Câmara dos Deputados na BR do Mar, em relação ao adicional de frete.

Regras atuais

- 25% na navegação de longo curso;
- 10% na navegação de cabotagem;
- 40% na navegação fluvial e lacustre, para transporte de grânéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

Ou seja, não há cobrança (isenção) sobre as rotas de exportação e de navegação de interior (lacustre e fluvial), exceto no transporte de grânéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

O que foi aprovado na Câmara

Alíquotas de 8% para navegação de longo curso, cabotagem e fluvial e lacustre, para grânéis líquidos e sólidos e outras cargas no Norte ou Nordeste. Isto é:

- Equipara os diferentes tipos de navegação e reduz a alíquota para 8%;
- Mantém a isenção para exportação e navegação de interior, exceto das regiões Norte e Nordeste;

Além disso, o projeto da Câmara prevê que ressarcimento às EBNs continue vigente inclusive para os fretes realizados com embarcações estrangeiras afretadas por meio da BR do Mar.

E destina 10% da arrecadação anual do FMM para obras de dragagem de portos, hidrovias e canais de navegação.



Nelsinho Trad, do PSD do Mato Grosso do Sul, é o relator da BR do Mar (Roque de Sá, Agência Senado)

Um projeto menos polêmico que a MP Eletrobras

Outro ponto levantado pelos senadores é a exclusão de navios tanques no enquadramento das novas regras para a navegação de cabotagem, aprovados no texto enviado pela Câmara.

O senador Telmário Mota (PROS/RR) pede que o programa não seja válido para embarcações estrangeiras destinadas ao transporte de petróleo, gás e derivados. A justificativa é que o setor já é bem estruturado na cabotagem.

Mota argumenta, na emenda, que o transporte dos combustíveis representa 75% de todas as cargas transportadas pela modalidade no país.

Ao todo, o projeto recebeu 43 emendas e o relator pretende se reunir individualmente com os parlamentares antes do debate que deve ocorrer apenas no próximo semestre, depois do recesso.

Além dos senadores, Trad também mantém contato com a área técnica do Ministério da Infraestrutura, que tem acompanhado de perto a tramitação, e pretende conversar com o relator na Câmara, deputado federal Gurgel (PSL/RJ), da base governista.

“Não adianta nada eu fazer e acontecer aqui, sendo que o projeto vai voltar para lá [para a Câmara dos Deputados]. Se não tiver um acordo, chegando lá, eles mudam”, avaliou.

O relator evita adiantar trechos específicos de seu futuro relatório para desestimular novas emendas e discussões.

Segundo Trad, houve momentos que o texto estava pronto para ser votado e, ao emitir qualquer opinião sobre o tema, “choviam” emendas.

“Estamos otimistas no sentido de organizar um projeto menos polêmico do que foi a capitalização da Eletrobras”, resumiu.

Governo pretendia acabar com Fundo da Marinha Mercante

O Ministério da Economia chegou a estruturar, internamente, um plano para acabar com o adicional ao frete.

Uma proposta apresentada em 2020 na Secretaria de Política Econômica previa a redução gradativa ao longo de cinco anos até encerrar de vez com o programa.

O fim do fundo foi contemplado no orçamento da União para 2021 enviado ao Congresso Nacional, com previsão de impacto de R\$ 670 milhões nas renúncias de receitas não tributárias.

Uma proposta de compensação era a reoneração da cesta básica, sob a justificativa de que o barateamento do frete implicaria na redução de custo dos alimentos.

Foi um tema tratado no meio de uma série de iniciativas que não avançaram, como a criação da Renda Brasil – retirar subsídios de setores da economia, como dos alimentos, em troca da elevação de valores pagos nos programas sociais, aos moldes do Bolsa Família.

Bolsonaro acabou decidindo que medidas do tipo seriam tirar dos “pobres para dar para os paupérrimos”.

No Congresso Nacional, parlamentares ligados ao agronegócio também tentam extinguir o FMM.

O PLS 3129/2020 da senadora Kátia Abreu (PP/TO) prevê a extinção do adicional para navegação de longo curso em cinco anos e a isenção da cobrança para transporte de fertilizantes, por exemplo.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) chegou a pedir, ano passado, a isenção temporária do adicional diante da crise provocada pela covid-19. Argumentava que reduziria o custo de defensivos e fertilizantes.

Há duas semanas, o Conselho Monetário Nacional (CMN) consolidou normas que regulamentam as aplicações do FMM.

A nova resolução entrará em vigor em 1º de agosto e foi necessária após o “revogaço” de 2019, que determinou a “revisão e consolidação dos atos normativos inferiores a decreto”, explicou a pasta.

“O FMM é um instrumento de crédito de longo prazo para a realização de empreendimentos no país voltados ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras”, diz a nota da Economia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

COM COVID-19, SUEZ E MAIOR DEMANDA, PREÇOS DO TRANSPORTE MARÍTIMO ATINGEM RECORDES

Contrariando expectativas do início da pandemia, empresas do setor veem seus lucros aumentarem e reinvestem no negócio. Para especialistas, situação não deve voltar à normalidade até 2022

Da AFP



Preços do transporte marítimo aumentaram durante a pandemia da Covid-19. Foto: ROSLAN RAHMAN / AFP

FRANÇA — Dezoito meses depois que a pandemia do coronavírus interrompeu as cadeias de logística, os preços do transporte de contêineres estão batendo recordes e enchendo os cofres dos armadores. A maior procura por bens duráveis e imprevistos como o engarrafamento no Canal de Suez ajudaram a inflar os preços no setor.

— Estamos praticamente sem navios e contêineres vazios, já que quase todos estão no lugar errado, ou seja, fora da Ásia — explica Alan Murphy, chefe da consultoria Sea Intelligence.

O Freightos Baltic Index, a referência para as principais rotas marítimas, mais do que triplicou em um ano, chegando a quase US\$ 7 mil para uma viagem da China à costa oeste dos Estados Unidos.

A viagem para a Europa ultrapassa US\$ 10 mil, em comparação com apenas US\$1.600 na mesma data do ano passado.

Murphy não se lembra de tal situação. Pelo contrário, ele garante que os últimos dez anos foram ruins para o transporte marítimo.

— As companhias de navegação literalmente perdiam dinheiro cada vez que moviam uma caixa — lembra ele.

Armadores nunca foram tão bons

O início da pandemia, que primeiro resultou na quase completa paralisia do transporte marítimo global, não era um bom presságio, com a perspectiva de declínio na demanda.

Mas não foi isso que aconteceu. O apetite de consumo de americanos e europeus fez com que transferissem para bens materiais, importados da Ásia em contêineres, o dinheiro que os confinamentos os impediam de gastar em restaurantes, no teatro ou nas férias.

— Imagine a quantidade de televisores que você pode comprar se não for esquiar por uma semana com quatro pessoas — diz Paul Tourret, diretor do Instituto Superior de Economia Marítima da França (Isemar).

Esta situação tem sido reforçada pela falta de mão de obra para as operações de carga e descarga, alguns estivadores estão doentes, medidas sanitárias obrigatórias e imprevistos como o engarrafamento no Canal de Suez em março.

O Ever Given, com 400 metros de comprimento, um dos maiores navios porta-contêineres do mundo, encalhou na parte sul do canal, bloqueando-o por seis dias e causando turbulência nos mercados de transporte marítimo.

O indicente chegou a causar um congestionamento de mais de 400 embarcações. A embarcação está ancorada em um lago entre dois trechos do canal desde que foi removida em 29 de março.

Neste domingo, foi anunciado um acordo entre as autoridades responsáveis pelo Canal e os proprietários do navio, que pode resultar, finalmente, na sua liberação, já na próxima semana.

A empresa CMA CGM de Marselha, na França, registrou um lucro líquido de mais de US\$ 2 bilhões apenas no primeiro trimestre de 2021, quarenta vezes mais do que no ano anterior.

A concorrente dinamarquesa AP Møller Maersk relatou um lucro líquido ainda maior nos primeiros três meses do ano de US\$ 2,7 bilhões, 13 vezes o do ano passado, apesar do fato de que o primeiro trimestre é geralmente o período mais baixo para o setor.

Preços

Como destaca Tourret, o aumento nos lucros também é um meio para que se renovem as fortas e se acelerem os programas de gás natural liquefeito (GNL), que emite menor quantidade de CO2.

A CMA CGM encomendou 22 navios porta-contêineres em abril, dos quais mais da metade eram movidos a GNL.

O transporte marítimo é "um dos principais emissores de dióxido de enxofre", lembra Tourret, e o setor libera uma quantidade de CO2 "comparável à da Alemanha".

O preço do frete em contêineres depende da importância da demanda, mas também da capacidade de resposta da oferta.

Tourret ressalta que o preço das tarifas vai depender do comportamento dos armadores, se eles vão decidir travar uma guerra comercial ou não.

— Nenhum deles tem interesse em baixar os preços. Sua disciplina coletiva hoje é não cortar nada — frisa.

O delegado geral da associação profissional Armadores da França, Jean Marc Lacave, acredita, como muitos especialistas, que a normalidade não voltará até o primeiro trimestre de 2022.

— Acho que chegamos a um pico (...). Se a demanda continuar crescendo, os preços podem subir um pouco mais, mas estamos no topo da montanha — estima.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/07/2021

GOVERNO PRORROGA AUXÍLIO-EMERGENCIAL POR MAIS TRÊS MESES

MP foi assinada pelo presidente Bolsonaro; Secretaria-Geral da Presidência, entretanto, não informou qual será o valor do pagamento

O Globo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta segunda-feira a prorrogação, por mais três meses, do auxílio emergencial. Com o decreto, o benefício será pago até outubro. A Presidência da República não informou qual será o valor do auxílio durante esses três meses.

A previsão, entretanto, é de que os valores sejam mantidos: isto é, um pagamento mensal de R\$ 250 por beneficiário, mas pessoas que moram sozinhas continuariam recebendo R\$ 150. Já mulheres chefes de família têm direito a bolsa de R\$ 375. Ao todo, 39,1 milhões de famílias devem ser beneficiadas.

Criado para auxiliar a população mais vulnerável economicamente durante a pandemia, o benefício emergencial previa, originalmente, o pagamento de quatro parcelas. O benefício será pago pela Caixa da mesma forma que já vinha sendo realizado antes.

Para custear os gastos com a prorrogação do auxílio, o presidente abriu um crédito extraordinário a favor do Ministério da Cidadania. A medida provisória que criou o auxílio já previa sua prorrogação desde que observada a disponibilidade orçamentária e financeira.

O valor do crédito extraordinário gira em torno de R\$ 20 bilhões, que não são sujeitos ao teto de gastos, regra que limita o crescimento das despesas à inflação. Esse valor se somará a uma "sobra" de recursos de cerca de R\$ 8 bilhões do auxílio que começou a ser pago em março.

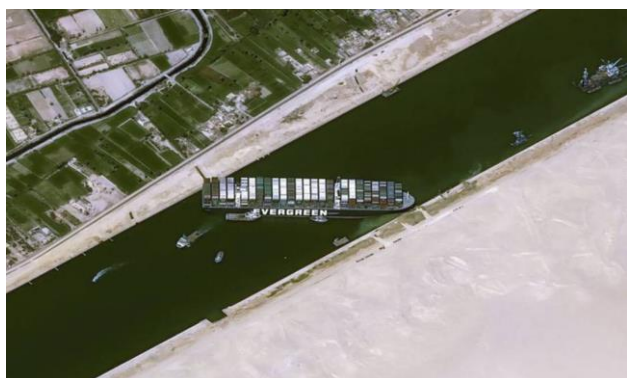
A extensão do auxílio emergencial por três meses já havia sido admitida pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, que tem dito que o benefício será mantido enquanto a medida for necessária para mitigar os efeitos da pandemia de Covid-19.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/07/2021

EVER GIVEN, QUE ENCALHOU NO CANAL DE SUEZ, PREPARA-SE PARA SER LIBERADO NESTA SEMANA. SERÁ O FIM DA SAGA DO NAVIO?

Cerimônia deve ser realizada no dia 7 de julho. Embarcação está ancorada em um lago entre dois trechos do canal desde que foi removida em 29 de março

Por Bloomberg



Imagens de satélite de 25 de março mostram o Ever Given encalhado e travando a circulação no Canal de Suez Foto: CNES2021, DISTRIBUTION AIRBUS DS

ISMAÍLIA, EGITO — O navio porta-contêineres Ever Given, que bloqueou o Canal de Suez por quase uma semana em março, será liberado em 7 de julho, após um acordo entre as autoridades e os proprietários do navio, disse a Autoridade do Canal neste domingo.

Uma cerimônia para a assinatura do acordo encerrando a disputa sobre o Ever Given, de 400 metros de comprimento, será realizada na quarta-feira, e o navio terá permissão para partir, afirmou a assessoria de imprensa da Autoridade do Canal de Suez por telefone à Bloomberg.

O Canal de Suez teve uma receita de US\$ 3 bilhões nos primeiros seis meses de 2021, aumento de 8,8% sobre igual período do ano anterior, disse Osama Rabie, presidente da autoridade do canal neste domingo.

Um rebocador com capacidade para puxar embarcações com até 75 toneladas será entregue à autoridade do canal como parte do acordo assinado para a liberação do navio Ever Given.

Um representante dos proprietários e seguradoras do navio porta-contêineres já havia adiantado que um acordo foi firmado e que os preparativos para a partida da embarcação estavam sendo feitos.

"Os preparativos para a liberação da embarcação serão feitos e um evento marcando o acordo será realizado na sede da Autoridade em Ismailia no devido tempo", disse Faz Peermohamed da Stann Marine, que representa o proprietário Shoei Kisen e suas seguradoras, em um comunicado.

A Autoridade do Canal de Suez manteve o navio gigante e sua tripulação em um lago entre dois trechos da hidrovia desde que foi desalojado em 29 de março, em meio a uma disputa sobre um pedido de indenização por parte da Autoridade.

O Ever Given, de propriedade japonesa, permaneceu preso ao longo do canal por seis dias, interrompendo o comércio global.

No início do domingo, um tribunal egípcio adiou as audiências na disputa de compensação para 11 de julho para permitir que o canal e o proprietário do navio finalizem um acordo, disseram fontes judiciais e um advogado.

Onde o Ever Given encalhou

Porta-contêineres da Evergreen Marine Corp. tinha como destino Roterdã, na Holanda, após sair da China



A Shoei Kisen e suas seguradoras disseram no mês passado que chegaram a um acordo de princípio com a Autoridade do Canal de Suez.

Foto: .

A responsável pelo Canal chegou a exigir US\$ 916 milhões em compensação para cobrir esforços de salvamento, danos à reputação e perda de receita, mas o pedido foi reduzido para US\$ 550 milhões.

Shoei Kisen e as seguradoras do navio contestaram a reclamação e a detenção do navio sob uma ordem judicial egípcia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/07/2021

PRONAMPE: NOVOS RECURSOS PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS ESTARÃO DISPONÍVEIS A PARTIR DE HOJE

Receita Federal vai começar a enviar os comunicados para as 4,5 milhões de empresas que terão direito a entrar no programa. Expectativa é que empréstimos cheguem a R\$ 25 bilhões

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Quase dois meses após a aprovação pelo Congresso do projeto que tornou o Pronampe permanente, os recursos devem começar a chegar nas micro e pequenas empresas nesta segunda-feira.

O governo aportou R\$ 5 bilhões no Fundo Garantidor de Operações (FGO), que serve para garantir os empréstimos. A expectativa do Ministério da Economia é que esse aporte se torne até R\$ 25 bilhões em empréstimos na mão das instituições financeiras, com o efeito da alavancagem.

Essa multiplicação dos recursos será possível porque nessa nova versão do programa, a porcentagem de crédito garantida pelo governo caiu de até 85% para 20%. Com isso, o governo espera que os bancos elevem em até cinco vezes os recursos aportados.

Nesta segunda-feira, a Receita Federal vai começar a enviar os comunicados para as 4,5 milhões de empresas que terão direito ao Pronampe. As mensagens terão informações sobre a receita

bruta de 2019 e 2020 e um código (hash code) para avaliação junto às instituições financeiras participantes do Pronampe.

Trabalho: Relator quer incluir em MP incentivo ao primeiro emprego de jovens e contratação de pessoas com mais de 55 anos

As informações de receita bruta precisam ser checadas porque determinam quais empresas têm direito ao Pronampe e a qual valor elas poderão ter acesso.

Para empresas optantes do Simples Nacional, as informações poderão ser acessadas pelo portal do Simples. Para o restante, os comunicados serão enviados na caixa postal do e-CAC.

Na sexta-feira, a Caixa já anunciou que vai liberar R\$ 6,3 bilhões por meio do Pronampe. Para obter o crédito, o empreendedor deve comparecer a uma agência em posse da comunicação enviada pela Receita Federal. O limite de concessão é de R\$ 150 mil por empresa.

Novas regras

A principal mudança na nova versão são os juros, que ficarão mais altos. No ano passado, a taxa era de 1,25% mais a Selic (atualmente em 3,5%) ao ano. Agora, a taxa passa a ser de até 6% mais a Selic ao ano.

Essa alteração foi feita para compensar a redução da garantia e manter o programa atraente para os bancos. Em entrevista ao GLOBO, o secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Carlos da Costa, afirmou que as taxas continuam boas para as empresas.

O programa também reserva 20% dos recursos para o setor de eventos, que sofreu bastante com a pandemia do coronavírus. O decreto para regulamentar esse ponto foi a última burocracia a ser resolvida pelo governo, na última sexta-feira.

Com a entrada em vigor do Pronampe, as empresas que tomaram empréstimos no ano passado poderão pedir pela prorrogação das parcelas por mais 12 meses, passando de 36 meses para 48 meses.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FIESP E CIESP ELEGEM SEUS PRESIDENTES NA PRÓXIMA SEGUNDA-FEIRA

Enquanto a federação paulista das indústrias tem pleito em chapa única, Ciesp tem disputa e até candidato de oposição; ambos os mandatos começam em 2022

Por Redação, O Estado de S.Paulo



A segunda-feira será de eleição em duas entidades de representação da indústria paulista: a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp). Enquanto o pleito da primeira ocorre em chapa única, a corrida pela liderança da segunda entidade tem disputa e candidato de oposição.

Após ter a candidatura para a Fiesp impugnada, José Ricardo Roriz migrou para a disputa da Ciesp. Foto: Werther Santana/Estadão

Considerado o candidato de oposição na disputa pela Ciesp - que costuma trabalhar mais proximamente às indústrias do interior do Estado, enquanto a Fiesp atende mais à capital e ao ABC paulista -, José Ricardo Roriz tentou apresentar uma chapa de oposição na federação, mas teve a candidatura impugnada. Migrou para a disputa da Ciesp, que tem como candidato da atual administração o empresário Rafael Cervone Netto.

A eleição na Fiesp ocorre em chapa única, articulada por Paulo Skaf - que está à frente da instituição desde 2004 -, encabeçada pelo empresário Josué Gomes, da Coteminas. Tanto no caso da Ciesp quanto no da Fiesp, os novos mandatos começam a partir de janeiro de 2022.

Embora já tenha garantido a eleição de seu sucessor na Fiesp, Skaf deixará pessoalmente a liderança da federação depois de 17 anos à frente da entidade. Nesse período, ele articulou uma carreira política, candidatando-se ao governo de São Paulo em 2014 e 2018, sem conseguir ir ao segundo turno em nenhuma das duas ocasiões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/07/2021

CONSUMIDOR TENTA FUGIR DA ALTA NA CONTA DE LUZ, E COMERCIALIZAÇÃO DA ENEL TRADING QUASE DOBRA

Por Leandro Tavares



Aumento de comercialização ocorre mesmo em meio à pandemia MARCELO MIN/ESTADÃO

A Enel Trading comercializou 2.010 megawatts (MW) médios no mercado livre de energia elétrica no primeiro trimestre do ano, uma alta de 97% em relação ao mesmo período do ano passado. A empresa é o braço de comercialização de energia da Enel Brasil, lançada em junho de 2020.

A expansão da comercialização de energia ocorre mesmo em meio aos impactos da pandemia da covid-

19 na atividade econômica do País, o que sinaliza que um número crescente de grandes consumidores vislumbra no mercado livre uma alternativa para reduzir o valor da conta de luz.

Dados da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) mostram que o consumo de energia no mercado livre teve uma alta de 12% no primeiro trimestre de 2021 na comparação anual, para 22,67 mil MW médios. No período, o mercado livre representou 33% do consumo total de energia elétrica, uma alta de 2 pontos percentuais (p.p) na mesma base de comparação.

Venda para consumidor final subiu 73%

No trimestre, a Enel Trading registrou um crescimento de 73% nas vendas de energia para os consumidores finais quando comparado com o mesmo período de 2020, para 1,083 mil MW médios. A comercializadora, por sua vez, vendeu 436 MW médios para os clientes convencionais, uma alta de 66% na base anual. Em relação aos clientes livres especiais, que só podem migrar para o mercado livre comprando energia de fontes renováveis, como eólica e solar, a elevação foi de 78%, para 647 MW médios.

“Esse resultado pode ser atribuído à criação e posicionamento da marca Enel Trading para atuar no mercado brasileiro, à expansão do time comercial nos últimos meses e à nossa capacidade de comercializar energia a preços competitivos”, afirma o head de Comercialização e Trading da Enel Trading, Dario Miceli.

Segundo a companhia, o bom desempenho no primeiro trimestre do ano contribuiu para que a comercializadora tivesse o maior crescimento de market share no mercado livre entre abril de 2020 e igual mês de 2021, passando de 3,9% para 5,4% participação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/07/2021

'MINISTRO QUE ENTREGA OBRA', TARCÍSIO CONSEGUE REFORÇO DE R\$ 1 BI PARA INFRAESTRUTURA, MAS QUER MAIS

Por Amanda Pupo



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas
Imagem: Ricardo Botelho/MInfra

Brasília - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, conseguiu aval do presidente Jair Bolsonaro para aumentar em R\$ 1 bilhão o orçamento da pasta neste ano, mas ainda quer mais. Segundo ele, o valor ainda não deve ser suficiente para as demandas do órgão, cujos resultados são considerados um dos trunfos de Bolsonaro para tentar se reeleger em 2022. No total, o ministro pede um acréscimo de R\$ 2,4 bilhões à previsão orçamentária do ano.

Em ritmo de campanha eleitoral, o presidente tem aproveitado a inauguração de obras públicas da pasta para viajar pelo País.

Segundo o balanço apresentado nesta sexta-feira, 2, pelo ministério, foram 51 empreendimentos entregues no primeiro semestre e 17 obras iniciadas, retomadas ou autorizadas.

Reforçando o discurso empregado pelo chefe, Tarcísio afirmou que o foco da pasta, em relação a investimentos públicos, é entregar o que já estava em andamento. "Obras paradas não geram taxa de retorno", disse o ministro da Infraestrutura.

"Nós temos uma necessidade, e o presidente compreendeu muito bem isso, e determinou ao Ministério da Economia que tentasse num primeiro momento passar R\$ 1 bilhão para nós, importante para manter uma série de obras em andamento. Tentamos fazer um movimento por ondas: recebe esse R\$ 1 bilhão, estica, consegue chegar ali até setembro, manter as obras, mas é necessário mais", afirmou ele, segundo quem apenas o programa de recuperação funcional de rodovias elaborado pelo ministério consome R\$ 5 bilhões - metade neste ano e o restante em 2022.

Tarcísio argumentou que as realocações de recursos são um processo natural para evitar que, num cenário de restrição fiscal, a União feche o ano com pastas precisando de mais dinheiro, diante de uma alta execução, e, por outro lado, com empoçamento de recursos em outras áreas. Ou seja, o reforço no caixa da Infraestrutura vai significar a perda para outro ministério.

Na sexta-feira da semana passada, em audiência no Congresso, o ministro da Economia, Paulo Guedes, relatou o pedido feito pelo presidente para reforçar o caixa de Tarcísio e alertou: outros ministros vão reclamar quando tiverem seus orçamentos cortados. "Como nós estamos ainda debaixo do teto [de gastos], dois minutos depois um outro ministro vai dar um pulo num outro lugar e falar: 'Tiraram meu dinheiro daqui'. Aí, tenho que dizer: 'É a política, é a política'", disse Guedes.

"À medida que o exercício vai passando, tem de buscar esse empoçamento e ir transferindo as áreas que estão performando e que têm condições de performar", afirmou Tarcísio, destacando ainda que, historicamente, o Ministério da Infraestrutura dispunha de volume de recursos muito superior ao atual e que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) tem condições de executar sozinho R\$ 1 bilhão em obras por mês.

Antes de falar sobre o pedido de mais recursos, que foi questionado por jornalistas, o ministro fez uma introdução para afirmar que a pasta é "extremamente aderente" ao controle de gastos apregoado por Guedes. Citando o "esforço" do colega para perseguir essa agenda, ele disse que a pasta tem se adaptado ao cenário de restrição fiscal, visto que poderia executar muito mais que o orçamento previsto hoje.

“Era necessário controlar a trajetória da dívida, já que a gente tinha movimento explosivo de gastos. E nós do Ministério da Infraestrutura estamos aderentes a esse esforço que começou lá atrás e tem sido perseguido insistentemente pelo Ministério da Economia. O benefício do controle de gastos é a gente ter patamar de juros civilizado”, afirmou.

Investimentos privados

O ministro também comentou sobre os resultados de leilões de concessão realizados no primeiro semestre pela pasta. Com destaque para a Infra Week, que apenas em uma semana garantiu R\$ 10 bilhões para melhorias em aeroportos, terminais portuários e setor ferroviário, a pasta leiloou nos primeiros seis meses do ano 29 ativos, que vão garantir R\$ 18,89 bilhões em investimentos.

O ministério quer alcançar a marca de R\$ 100 bilhões de investimentos contratados até o fim deste ano, somando os dados desde 2019, primeiro ano do governo Bolsonaro. Até agora, o número chega a R\$ 71,07 bilhões, com 70 ativos concedidos.

Tarcísio afirmou que os leilões realizados no primeiro semestre, como a concessão de 22 aeroportos, mostram a relação de confiança do País com o setor privado. "Era um momento de desconfiança de ser momento propício para fazer leilões, e nós mostramos que sim, que tem apetite, os investidores elogiaram a qualidade da estruturação dos projetos, forma equilibrada da distribuição de riscos", disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/07/2021

UMA GIGANTE DE R\$ 100 BILHÕES NA BOLSA

Fusão de Notre Drame Intermédia e Hapvida criará uma das empresas mais valiosas da B3
Por Fernanda Guimarães, O Estado de S. Paulo

A fusão entre duas gigantes da saúde (Notre Dame Intermédica e Hapvida) criará uma das empresas mais valiosas da B3, com valor superior a R\$ 100 bilhões. Apesar da união de dois pesos-pesados, as companhias dizem que a sobreposição é baixa, visto que uma é forte na região Nordeste e a outra, no Sudeste. A nova empresa terá de 300 clínicas, 70 hospitais e vai reunir 8,3 milhões de usuários de convênio médico. O negócio aguarda sinal verde do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/07/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRASFAZ PRIMEIRO REAJUSTE DO DIESEL E DA GASOLINA DA GESTÃO SILVA E LUNA

Gasolina terá aumento de R\$ 0,16 no litro e diesel, de R\$ 0,10
Por André Ramalho, Valor — Rio

A Petrobras vai reajustar em R\$ 0,16 o litro da gasolina e em R\$ 0,10 o diesel, nas refinarias, a partir de amanhã (06/07). A atualização representa um aumento de 6,3% para a gasolina, que passa a ser vendida, em média, a R\$ 2,69 o litro nas refinarias; e de 3,7% para o diesel, cujo preço nas refinarias sobe para R\$ 2,81 o litro.

Este é o primeiro aumento nos preços destes combustíveis na gestão Joaquim Silva e Luna.

Em pouco mais de dois meses em que o general da reserva está à frente da estatal, a Petrobras mexeu três vezes nos preços: no dia 1º de maio, reduziu em 2% o diesel e a gasolina; e, no dia 11 de junho, cortou em mais 1,9% a gasolina e aumentou o gás liquefeito de petróleo (GLP) em 6%.

A Petrobras ainda anunciou um novo aumento, de 6%, no preço do GLP nas refinarias, também a partir de amanhã. Este é o sexto aumento no preço do combustível no ano. Em 2021, a alta acumulada é de 38%.

O reajuste ocorre em meio à valorização do petróleo no mercado internacional e às queixas de concorrentes, representados pela Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), de que a empresa estava segurando os aumentos necessários para alinhar os preços internos à paridade de importação.

Pouco antes de 16h45, Petrobras ON e Petrobras PN registravam queda da ordem de 1%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/07/2021

OPEP E ALIADOS NÃO CHEGAM A ACORDO SOBRE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

As negociações serão retomadas na segunda-feira

Por Bloomberg — São Paulo



Foto: kristinakasp/Pixabay

A Opep (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) e seus aliados abandonaram as negociações sobre a produção de petróleo até segunda-feira, após a rebelião de um membro-chave ameaçar a unidade da aliança.

As negociações terminaram sem um acordo para aumentar a produção, depois que os Emirados Árabes Unidos mantiveram a exigência de melhores termos. O impasse — que já havia levado as

discussões para um segundo dia — corre o risco de perturbar a gestão do cartel da recuperação pós-pandemia do mercado de petróleo, enquanto os países consumidores se preocupam com o impacto dos preços mais altos.

As negociações serão retomadas na próxima semana, após o que provavelmente será um fim de semana de diplomacia furiosa. Os Estados Unidos já expressaram preocupação com o aumento dos preços da gasolina, já que o petróleo atingiu US\$ 75 por barril.

O fracasso de alcançar um acordo sobre o aumento da produção pressionaria um mercado já apertado, potencialmente elevando os preços do petróleo bruscamente. Mas o cenário oposto também está em jogo: se a unidade se romper totalmente, um vale-tudo derrubaria os preços — como aconteceu durante a guerra de preços entre Opep e aliados no ano passado.

O impasse atual é um sinal claro das intenções dos Emirados Árabes Unidos: eles têm um mandato claro para aumentar a produção e querem exercer uma influência mais ampla”, disse Amrita Sen, da consultoria Energy Aspects Ltd. em Londres, à agência de notícias norte-americana.

Abu Dhabi apresentou a ideia de deixar a Opep no fim de 2020, pois quer bombear mais petróleo para fazer uso dos bilhões de dólares em investimentos que realizou para expandir sua capacidade. A amarga disputa interna esta semana — e a recusa dos representantes dos Emirados Árabes Unidos em fazer qualquer concessão — sugere que as tensões vão persistir.

Contornos do acordo



A maioria dos membros da Opep e aliados apoiou uma proposta para adicionar 400 mil barris por dia na produção a cada mês a partir de agosto — e aceitou adiar o vencimento de seu acordo de fornecimento mais amplo até o fim de 2022.

Mas os Emirados Árabes Unidos estão tentando mudar a base de referência usada para calcular sua cota, que eles afirmam ser injusta. O país apoia um aumento na produção a partir de agosto, mas insiste que qualquer extensão do acordo de fornecimento seja condicionada a uma revisão das bases de referência, disse uma pessoa com conhecimento da política dos Emirados Árabes Unidos no sábado à Bloomberg.

Uma mudança para alterar as bases de referência da nação poderia permitir o bombeamento de 700 mil barris a mais por dia. Foi proposto ir em frente com o plano de aumento de produção da Opep e aliados e adiar qualquer discussão sobre a extensão do pacto até que a questão das bases de referência possa ser resolvida.

“Se os Emirados Árabes Unidos não puderem garantir as concessões de base de referência que está procurando, eles declararão seu próprio Dia da Independência da Opep em segunda-feira?”, disse Helima Croft, estrategista-chefe de commodities da RBC Capital Market, à agência de notícias.

A forte postura assumida por Abu Dhabi mostra como o governante de fato do país, o príncipe herdeiro Mohammed bin Zayed Al Nahyan, agora está flexionando seus músculos no mercado e na indústria do petróleo, após ousados movimentos de geopolítica do Iêmen a Israel.

O príncipe Mohammed apoiou fortemente o sultão Al Jaber, chefe da companhia nacional de petróleo do país, que está investindo pesadamente para aumentar a capacidade de produção. Ele já teve relações estreitas com o príncipe herdeiro da Arábia Saudita, Mohammed bin Salman. Mas a relação entre os dois herdeiros parece ter esfriado nos últimos meses.

Depois que a Opep e aliados suspendeu suas negociações na sexta-feira, a Arábia Saudita emitiu um comunicado proibindo os cidadãos de viajar para os Emirados Árabes Unidos e vários outros países, citando preocupações com o coronavírus.

Recuperação do petróleo

Os preços do petróleo aumentaram cerca de 50% este ano, à medida que a recuperação da demanda supera o renascimento da oferta da Opep e aliados.

A disciplina da OPEP liderou a reviravolta no mercado após a guerra de preços do início de 2020. Essa batalha punitiva — que eclodiu no momento em que a pandemia se instalou — foi iniciada por um desacordo entre a Rússia e a Arábia Saudita. Desta vez, sauditas e russos estão do mesmo lado, contra o aliado de longa data da Arábia Saudita.

“A questão é se Opep e aliados permanecerão coesos e eficazes no próximo ano”, disse Bob McNally, presidente da Rapidan Energy e ex-funcionário da Casa Branca, à Bloomberg. “E isso depende muito de líderes da Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Rússia trabalhando em um compromisso aceitável sobre a base de referência dos Emirados.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/07/2021

PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,8% NO PORTO DE QINGDAO E BATE US\$ 221

No mercado à vista, a commodity acumula valorização de 38% em 2021

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

O minério de ferro iniciou a semana em alta no mercado à vista, impulsionado pelo recuo dos estoques de concentrado nas mineradoras chinesas e pelo afrouxamento das restrições à produção

de aço em Tangshan, um dos maiores polos da China. Combinados, esses fatores resultaram em maior demanda pela principal matéria-prima do aço.

No porto de Qingdao, a tonelada de minério com pureza de 62% de ferro encerrou a segunda-feira com valorização de 1,8%, para US\$ 221,82, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB. Esse é o maior preço em quase três semanas.



— Foto: Leo Pinheiro/Valor

Conforme a consultoria Mysteel, um levantamento conduzido junto a 186 mineradoras chinesas mostrou que os estoques de concentrado de minério de ferro recuaram a 1,2 milhão de toneladas na semana passada, o nível mais baixo desde que a pesquisa começou a ser feita, em março de 2019.

Ao mesmo tempo, a normalização da produção de aço em Tangshan teve início nesta segunda-feira, após as restrições impostas às operações durante as comemorações do centenário do Partido Comunista

Chinês, celebrado em 1º de julho. Em 2 de julho, segundo a Mysteel, a taxa de ocupação nas siderúrgicas do polo havia caído a 81%.

Com isso, na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério, com vencimento em setembro, encerram a sessão diurna com ganho de 5,5%, para 1.225 yuans por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/07/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PARTES CHEGAM A ACORDO PARA LIBERAR NAVIO QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ EM MARÇO

Segundo autoridade do canal, navio tem permissão para navegar em 7 de julho

ISMAÍLIA (EGITO) | REUTERS - Os proprietários e seguradoras do navio porta-contêineres Ever Given que bloqueou o Canal de Suez em março disseram neste domingo (4) que um acordo formal foi acertado em uma disputa de indenização, e a autoridade do canal disse que o navio teria permissão para navegar em 7 de julho.

A Autoridade do Canal de Suez (SCA, na sigla em inglês) manteve o navio gigante e sua tripulação em um lago entre dois trechos da hidrovia desde que foi desalojado em 29 de março, em meio a uma disputa sobre um pedido de indenização por parte da SCA.

O Ever Given, de propriedade japonesa, ficou preso entre ventos fortes e permaneceu ao longo do canal por seis dias, interrompendo o comércio global.

"Os preparativos para a liberação da embarcação serão feitos, e um evento marcando o acordo será realizado na sede da Autoridade em Ismailia no devido tempo", disse em comunicado Faz Peermohamed da Stann Marine, que representa o proprietário Shoei Kisen e suas seguradoras.

A SCA disse que o contrato será assinado na quarta-feira em uma cerimônia e que os participantes poderão assistir à partida do navio

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 05/07/2021



DIÁRIO DO NORDESTE - CE

TECNOLOGIA CRIADA NO COMPLEXO DO PECÉM PERMITE INSPEÇÃO REMOTA DE MERCADORIAS

Escrito por Redação, 09:30 / 02 de Julho de 2021.

Modelo permite que fiscais confirmem os contêineres a quilômetros de distância do recinto aduaneiro



Legenda: Ferramenta auxilia fiscais e reduz tempo de liberação dos contêineres

Foto: Kid Junior

Para agilizar e desburocratizar a liberação de mercadorias nas unidades aduaneiras que compõem a 3ª Região Fiscal (CE, MA e PI), o Complexo do Pecém em parceria com a Superintendência Regional da Receita Federal criou uma tecnologia que permite a inspeção remota dos contêineres por meio do envio de imagens e

informações em tempo real.

O modelo foi pensado para otimizar os deslocamentos durante a pandemia bem como na orientação do Estudo de Tempo de Liberação (Time Release Study), realizado no Brasil em 2020 a partir da recomendação do Acordo de Facilitação do Comércio da OMC (Organização Mundial do Comércio).

De acordo com o inspetor-chefe da IRF/PCE, auditor-fiscal Edson Nogueira, esse modelo de verificação remota surgiu em 2017 no Porto de Santos em um contexto de escassez de servidores e muitos recintos aduaneiros para serem fiscalizados.

“Em Santos, criaram o Sistema Confere, em que as imagens de todos esses recintos são enviadas para verificação. No entanto, não era totalmente aplicável aqui, pois o servidor da Receita tinha que ficar numa sala onde ficavam as imagens. No nosso projeto, precisávamos de uma solução que mandasse as imagens em tempo real via web, pois o despacho da 3ª região é descentralizado”, explica.

IMPLANTAÇÃO DA TECNOLOGIA

A nova tecnologia conta com um circuito de TV com mais de 300 câmeras de vídeo monitoramento, interligadas por uma rede de fibra óptica com alta capacidade de transmissão disponível nos 150 hectares do Terminal Portuário do Pecém.



Legenda: Pelo computador ou tablet, é possível fazer a inspeção das mercadorias

Foto: Kid Junior

Além disso, foram instaladas novas câmeras para uso exclusivo da vistoria remota, inclusive câmeras de alta resolução com zoom de até 18x, visão noturna, infravermelho, filtros anti-ofuscamento.

Para isso, os layouts e áreas de circulação no entorno dos armazéns do terminal foram redesenhados para viabilizar o posicionamento dos locais de vistoria.

O analista tributário Wellington de Castro explica que, com a ferramenta, é possível fazer a inspeção pelo computador, tablet ou por voz. “Consigo também pedir o que quero, aproximar a câmera da mercadoria. Faço meu relatório para o fiscal e, de acordo com o documento e as fotos anexas, há ou não a liberação”, detalha.

DINAMISMO E FACILIDADES

Segundo Castro, o sistema ainda não foi utilizado para inspeção em outros estados, mas afirma que essa é a pretensão. “É exatamente para que isso aconteça, eu esteja em Fortaleza fazendo fiscalização do Porto de São Luís. O trabalho vai ficar mais dinâmico”.

O inspetor-chefe da RF pontua que os benefícios são inúmeros, para além de diminuir o tempo de liberação das mercadorias, o que também reduz o gasto com o armazenamento dos contêineres.

“Para o importador, também tem um ganho considerável, já que não precisa se deslocar até o porto para fazer as verificações. Ganho de transparência, pois todo o processo fica gravado e disponível para uma verificação posterior”.

EDSON NOGUEIRA
inspetor-chefe da IRF/PCE

IMPACTOS

Registrando bom desempenho no primeiro semestre de 2021, as perspectivas para os próximos seis meses são ainda melhores, de acordo com Rebeca Oliveira, diretora de Relações Institucionais do Complexo do Pecém.

“Depois do impacto que sofremos em 2020 com a pandemia, neste ano a gente vem batendo recordes. Pela primeira vez, vamos atingir 10 milhões de toneladas transportadas no primeiro semestre e, historicamente, em todos os postos do Brasil o segundo semestre é sempre melhor que o primeiro. Então estamos muito positivos”, ressalta.

Oliveira também ressalta a importância da inovação para o Porto, especialmente com a conclusão da obra da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) 2.

“Nós estamos com projeto com a ZPE e ZPE 2, possíveis investimentos no futuro que vão precisar de ainda mais carga chegando e, quanto mais facilidades, melhor. A nossa ZPE 2 está no final da obra, só esperando as empresas chegarem, as tratativas estão seguindo, mas a obra de engenharia já está quase 100% completa”, revela.

Fonte: *Diário do Nordeste – CE*

Data: 05/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMPLEXO DO PECÉM TERÁ CENTRO DE IMPORTAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Julho 2021



O governo cearense assinou na quinta-feira (1º) memorando de entendimento com a Comexport Trading, empresa brasileira especializada em importação e exportação, para instalação de um Centro de Importação no Complexo do Pecém (CIPP S/A), em São Gonçalo do Amarante.

“Seguimos nossa luta para atrair novos investimentos e gerar mais empregos para os cearenses”, disse o governador Camilo Santana após assinar o documento. A

parceria vai possibilitar o desenvolvimento do Hub de Comércio Exterior no Ceará, que beneficiará diretamente empresas cearenses que não têm estrutura e capacidade para realizar operações internacionais.

Com 50 anos de experiência, a Comexport atua em diversos segmentos, operando nos principais portos do litoral brasileiro. A empresa também possui filiais nos Estados Unidos, Suíça, Polônia, Rússia e China.

No Ceará, a Comexport vai atuar com importações automotivas, de aeronaves executivas e equipamentos para indústria e parques solares e eólicos. A projeção é que o volume de operações adicione 1% ao Produto Interno Bruto do Ceará.

De acordo com o diretor geral da Comexport, Rodrigo Teixeira, o Ceará foi escolhido porque tem vocação e infraestrutura para novos negócios. “O Ceará chama atenção não apenas por uma população extraordinariamente amigável e equipamentos fantásticos, como o Porto do Pecém e aeroportos, mas, principalmente, por um ambiente favorável de negócios, um ambiente transparente, e é tudo isso que o empresário busca na hora de decidir realizar um investimento”, frisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/07/2021

TECON SANTOS BATE RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO EM JUNHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Julho 2021



O Tecon Santos operou 109.187 contêineres em junho e alcançou o maior volume mensal já movimentado por um único terminal no porto de Santos. A produtividade média do mês também foi expressiva e bateu os 104,32 movimentos por hora. O terminal operado pela Santos Brasil registrou 109.187 contêineres movimentados, recorde mensal não só do terminal como de todos os portos de contêineres do Brasil.

Já a produtividade mensal do terminal, medida em movimentos por hora de embarque e desembarque de cargas nas embarcações (MPH),

foi de 104,32 MPH.

A combinação entre um incremento nas importações e transbordos, somado a uma alta nas exportações e uma quantidade menor de contêineres vazios em relação ao mesmo período de 2020 foi determinante para este desempenho. Os destaques ficaram para os setores automotivo, um dos mais atingidos durante o primeiro ano da pandemia do coronavírus e que vem apresentando uma importante retomada no volume de importações em 2021, e o de alimentos, especialmente produtos refrigerados, como frutas. O crescimento do comércio on-line também influenciou este cenário.

A conquista foi possível graças à capacidade da Santos Brasil de dar vazão à crescente demanda das cargas cativas e, ao mesmo tempo, ter flexibilidade para atender com eficiência embarcações não programadas, que não conseguem janela de operação em outros terminais de Santos. A ocupação média do Tecon Santos no mês ficou em torno de 65%, o que significa capacidade suficiente para atender o crescimento previsto para este ano e os próximos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/07/2021

MINFRA COMPLETA SEMESTRE COM 51 OBRAS DE INFRAESTRUTURAS ENCAMINHADAS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 04 Julho 2021*



O Ministério da Infraestrutura (MInfra) completou o primeiro semestre com o saldo de 51 obras de infraestrutura encaminhadas. Segundo a pasta, foram investidos mais de R\$ 3 bilhões pelo governo federal em diversas obras em todos os principais modais de transporte. Foi possível entregar restauração e finalização de rodovias, construir instalações portuárias e investir em melhoramentos aeroportuários.

Um dos destaques foi a conclusão da ponte sobre o Rio Parnaíba, entre Santa Filomena (PI) e Alto Parnaíba (MA), na BR-235, investimento de R\$ 30 milhões. Os trabalhos começaram em 2019 e foram concluídos antes do prazo previsto, com entrega em 20 de maio.

O investimento contribui para o desenvolvimento da Matopiba — fronteira agrícola formada por áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia — e integrará a região à Ferrovia Norte-Sul. Como retorno, espera-se economia de 8% no valor do frete para o transporte de grãos até o Porto do Itaqui (MA).

No primeiro semestre, 29 ativos públicos de infraestrutura foram concedidos à iniciativa privada, totalizando R\$ 17,85 bilhões em investimentos contratados.

A maioria dos leilões de concessões ocorreu em abril, durante a Infra Week, ou Semana da Infraestrutura, maior liquidação de ativos públicos do setor na história do país. Foram concedidos 22 aeroportos, cinco arrendamentos portuários e uma concessão ferroviária, totalizando R\$ 10 bilhões em investimentos contratados e R\$ 3,56 bilhões em arrecadação.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 05/07/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006