

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 068/2021
Data: 06/05/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TCU PRORROGA CONTRATO DO GRUPO MARIMEX NO PORTO DE SANTOS.....	4
AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO VÃO PAGAR MENOS PARA OPERAR ENTRE OS ARMAZÉNS 33 E 35 DO PORTO DE SANTOS	5
PORTAL PORTO GENTE	6
FALTA GOVERNANÇA ASIÁTICA NOS PORTOS	6
ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	7
DESBALANCEAMENTO DE CONTÊINERES SEGUE COMPRIMINDO A LOGÍSTICA	7
O PAPEL DA LOGÍSTICA NA PANDEMIA É SALVAR VIDAS	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
RUMO CAPTA R\$ 1,5 BI COM ANTECIPAÇÃO DE META DE REDUÇÃO DE CO2.....	9
EM REUNIÃO COM ATP, PRESIDENTE DO INEA GARANTE ANULAR MULTAS NOS PORTOS DO RJ E ADOTAR MEDIDAS JUDICIAIS CONTRA PREFEITURAS	11
PORTOS DO PARANÁ PREPARA ESTUDO PARA AMPLIAR CAPACIDADE OPERACIONAL	11
MEGA-PORTO DA DP WORLD PARA TRANSFORMAR O SENEGAL EM CENTRO COMERCIAL	13
EXAME.INVEST	15
MELHORES DO ESG: HIDROVIAS, PORTOS E FERROVIAS INVESTEM NA AGENDA VERDE	15
ISTOÉ - DINHEIRO	17
BRASILEIROS DEPOSITAM R\$ 3,841 BILHÕES LÍQUIDOS NA POUPANÇA EM ABRIL, REVELA BC	17
BRASKEM ESTÁ COMPROMETIDA EM ALCANÇAR GRAU DE INVESTIMENTO, DIZ CFO	17
QUEIROGA: FORAM REPASSADOS A ESTADOS E MUNICÍPIOS R\$ 32,8 BI, R\$ 1 BI PARA COVID	18
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	19
GOVERNO PLANEJA MP COM SOLUÇÃO TRIBUTÁRIA PARA VENDA DIRETA DE ETANOL.....	19
DIESEL SOBE COM FIM DA DESONERAÇÃO	21
MARCO DA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA SAI DA PAUTA POR FALTA DE CONSENSO.....	23
CIDA BORGHETTI, ESPOSA DO LÍDER DO GOVERNO NA CÂMARA, NOMEADA CONSELHEIRA DE ITAIPU BINACIONAL	26
JORNAL O GLOBO – RJ	27
PETROBRAS NEGOCIA VENDA DE ATIVOS DE GÁS NA BOLÍVIA.....	27
STF DERRUBA EXTENSÃO AUTOMÁTICA DE PATENTES.....	27
GOVERNO QUER CRIAR 2 MILHÕES DE VAGAS COM PROGRAMA DE BOLSAS DE QUALIFICAÇÃO PARA JOVENS	29
AMBEV E VALE SEGURAM QUEDA DA BOLSA, QUE FECHA PRÓXIMA DA ESTABILIDADE.....	30
EM MENSAGEM A GUEDES E RAMOS, MARINHO RECLAMA DE CORTE NO ORÇAMENTO ENQUANTO ARTICULA POR MAIS VERBAS	32
PRONAMPE: CÂMARA APROVA PROJETO QUE TORNA PERMANENTE PROGRAMA DE CRÉDITO PARA PEQUENAS EMPRESAS	34
TCU IMPÕE REVÉS AO GOVERNO E PRORROGA CONTRATO VENCIDO NO PORTO DE SANTOS	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
GOVERNO CONTA COM PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS ATÉ JANEIRO, DIZ SECRETÁRIO	39
KLABIN VAI AMPLIAR FÁBRICA NO PARANÁ COM INVESTIMENTO DE R\$ 2,6 BILHÕES.....	40
RAÍZEN DEVE PROTOCOLAR EM JUNHO MAIOR IPO DO ANO	40
CREDORES DO GOVERNO DO RIO COBRAM USO DE RECURSOS DA VENDA DA CEDAE PARA PAGAR ATRASADOS.....	41
COM BAIXA ANTES DA HORA E INDICAÇÕES PARADAS, ANTT FICARÁ COM DIRETORIA DESFALCADA	42
GOVERNO QUER LIMITAR OUTORGA DO 5G A 10% DO VALOR DA FAIXA	44
VALOR ECONÔMICO (SP)	45
LUCRO DA NEOENERGIA AVANÇA 75% NO 1º TRIMESTRE	45
APLICATIVO DE FRETES DA BUNGE CRESCE E SE TORNA UMA EMPRESA	46
MINÉRIO DE FERRO SOBE 4,9% E ATINGE US\$ 201,88, MAIOR PREÇO DA HISTÓRIA	47
EMPRESAS - DESTAQUES	48
TCU APROVA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DA MARIMEX NO PORTO DE SANTOS ATÉ 2025	49
AGÊNCIA BRASIL - DF	50
BRASIL PRECISA FORTALECER PRODUÇÃO DE INSUMOS, DIZ QUEIROGA EM CPI.....	50



PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
PUBLICADA RESOLUÇÃO QUE RECOMENDA QUALIFICAÇÃO DO MUSEU MARÍTIMO DO BRASIL NO PPI.....	52
TCU APROVA ESTUDOS PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL MAC13, NO PORTO DE MACEIÓ.....	52
EMBARCADORES TERÃO MAIS DOIS ANOS DE FRETES ALTOS, APONTA A DREWRY	53
LINHAS DE NAVEGAÇÃO NÃO CONSEGUEM LIDAR COM O COMÉRCIO CRESCENTE DE PRODUTOS PERECÍVEIS E A FALTA DE REEFERS	53
FABRICANTES JAPONESES SE UNEM PARA DESENVOLVER MOTORES DE 2 E 4 TEMPOS A HIDROGÊNIO	54
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE NO 4º TRIMESTRE DE 2020. EXCEÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	54
PL PROPÕE REGRAS MAIS MODERNAS PARA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TCU PRORROGA CONTRATO DO GRUPO MARIMEX NO PORTO DE SANTOS

Agora, a empresa poderá movimentar contêineres na região de Outeirinhos até maio de 2025

Por: *Fernanda Balbino*



[https://www.atribuna.com.br/storage/Noticias/Porto_ & Mar/img1139769314224.webp](https://www.atribuna.com.br/storage/Noticias/Porto_&Mar/img1139769314224.webp)

Marimex poderá movimentar contêineres na região de Outeirinhos até maio de 2025 Foto: Carlos Nogueira/AT

Por cinco votos a três, o Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu pela prorrogação do contrato do Grupo Marimex, em Outeirinhos, no Porto de Santos até maio de 2025. A decisão leva em conta o fim da concessão da Portofer, responsável pela gestão das

linhas férreas do cais santista.

O contrato do Grupo Marimex, dedicado ao armazenamento de contêineres, venceu no início de maio do ano passado. Com isso, o Governo Federal prevê a construção de um ramal ferroviário, já anunciado pelo Ministério da Infraestrutura, e a implantação de terminais de fertilizantes na região de Outeirinhos. O investimento está previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do cais santista.

A pasta entende que, a partir dos investimentos na malha ferroviária paulista, as atenções se voltam à possibilidade de criação de gargalos ferroviários no Porto de Santos. Por isso, pretende garantir vazão à armazenagem e à movimentação de graneis sólidos e de carga geral no cais santista.

Porém, para o ministro Vital do Rego, relator do processo, há muitas incertezas relacionadas ao projeto da pera ferroviária. Entre elas estão o cronograma para a realização das obras, com a data de início e término dos trabalhos, além da definição dos responsáveis pelo serviço. “É tão vago, tão absolutamente pueril e volátil. Essas argumentações (encaminhadas pelo Ministério da Infraestrutura) não vêm embasadas de nada claro sobre o assunto”, destacou.

Isto porque, de acordo com a pasta, os trabalhos ficarão sob a responsabilidade da sociedade de propósito específico (SPE), que ficará responsável pela gestão das linhas férreas do cais santista, chamada de Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Entretanto, o modelo ainda não foi definido e a perspectiva do governo é de que as obras somente sejam iniciadas entre o ano que vem e 2023.

“O conceito logístico é adequado e eu acho profundamente promissor. Agora, senhores ministros, desde que haja planejamento eficiente”, afirmou. “A gente não pode colocar o carro na frente dos bois. Até agora, em um ano de cautelar, o contrato está eficiente e eficaz porque, antes do seu vencimento, houve a denúncia. Ela veio com formação bastante adequada, tanto que a nossa cautelar foi aprovada a unanimidade porque na denúncia já existiam problemas de planejamento daquela área”, afirmou o ministro relator.

Vital do Rego também apontou a necessidade de licitação para uma nova destinação para a área, além dos empregos que poderiam ser perdidos sem uma definição clara do que poderá acontecer na região.

Alerta

Durante a sessão, o ministro Walton Alencar alertou que o termo “prorrogação” utilizado pelo relator Vital do Rego poderia impedir a efetiva retirada da empresa da área. Ele propôs um contrato de transição que tivesse como cláusula rescisória o início das obras ferroviárias, o término do contrato da Portofer ou a assinatura de novo arrendamento portuário.

Alencar foi acompanhado pelos ministros Benjamin Zymler e Jorge Oliveira. Porém, apenas os dois votos não foram suficientes para mudar a decisão de Vital do Rego.

“O contrato acabou, morreu, não existe mais. Vamos dar vida a um ente morto, vai ser um monstro”, destacou Alencar. Além de afirmar que o interesse privado do Grupo Marimex não pode se sobrepor ao interesse público, o ministro destacou a possibilidade de que a empresa recorra ao Poder Judiciário para permanecer na área, novamente, após o período estipulado.

Envolvidos

Procurado, o Grupo Marimex se limitou a responder que “o resultado fala por si: cinco a três”.

Já a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Ministério da Infraestrutura “aguardam a publicação do acórdão do TCU para definir os próximos passos em relação ao plano de expansão da ferrovia no Porto de Santos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/05/2021

AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO VÃO PAGAR MENOS PARA OPERAR ENTRE OS ARMAZÉNS 33 E 35 DO PORTO DE SANTOS

Redução de 75% no valor da tarifa foi autorizado pela Autoridade Portuária

Por: Matheus Müller - 05/05/21 - 12:51



https://www.tribuna.com.br/storage/Noticias/Porto_Mar/img3876836312878.webp

Armazéns estão localizados no Macuco Foto: SANTOS CANAL DO PORTO AEREA ARQUIVO

As agências de navegação vão pagar 75% menos, a partir de domingo (9), para operar granéis sólidos nos berços públicos entre os Armazéns 33 e 35. A redução da tarifa foi aprovada pela Autoridade Portuária de Santos (APS) como forma de reduzir a ociosidade da área e aumentar a movimentação no Porto de Santos. A medida tem terá validade de três meses e pode ser renovada pelo mesmo período.

Portanto, de acordo com a Portaria Nº 18.2021, publicada em 29 de abril, o valor cobrado será de R\$ 3.926,55 por seis horas de uso da infraestrutura – a taxa original é de R\$ 15.706,17.

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, ressalta que os descontos sobre os Armazéns 33 e 35 têm acontecido há algum tempo, mas, desde abril, não estavam em vigor. Ele entende que a retomada do desconto é “uma grande oportunidade”.

“Estamos com um grande volume de commodities (produtos de origem agropecuária) e isso vem incentivar ainda mais as operações naqueles armazéns (33 e 35). (Com a medida) você tem a ocupação de dois berços que estavam ociosos, reduz a fila de navios e aumenta a capacidade operacional do Porto”, diz.

De acordo com o texto da portaria assinado pelo diretor-presidente da APS, Fernando Biral, a baixa ocupação e o alto valor cobrado pelo uso da infraestrutura, em comparação aos demais berços da margem direita do cais santista, sobretudo na região do Saboó, justificam a retomada do desconto.

“Considerando que a equalização dos valores cobrados pelo uso dos berços públicos supracitados assegurará o tratamento isonômico entre os usuários e contribuirá para aumentar a competitividade e a atração de demanda nos berços entre os Armazéns 33 e 35”, consta no documento.

Cobrança

O diretor do Sindamar, José Roque, comenta que o sindicato chegou a ser cobrado por algumas associadas sobre a redução de tarifa, cujo prazo havia vencido no começo de abril. Ele conta ter entrado em contato com a diretoria da APS, que o informou sobre uma reunião de 22 de abril, com o Conselho de Administração da Autoridade Portuária, quando foi aprovado novo desconto.

“É bem elogiosa a postura da Autoridade Portuária em conceder esse desconto, ainda mais para esses berços que estavam ociosos. Com isso, você vai aumentando a produtividade do Porto de Santos (...) Para o Porto e para o agronegócio, (a medida) é muito importante”, finaliza Roque.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 05/05/2021



PORTAL PORTO GENTE

FALTA GOVERNANÇA ASIÁTICA NOS PORTOS

Redação Portogente

Mudanças na gestão portuária contam a história do empreendedorismo no Porto de Santos.

O artigo do engenheiro e consultor Carlos Eduardo Bueno Magano, hoje publicado pelo Portogente, traça uma linha de partida bem referenciada no debate sobre o modelo portuário. Atualmente, os portos brasileiros têm estruturas muito deficientes e a nova modelagem em curso tem sido muito criticada, por não responder adequadamente aos questionamentos do amplo setor. A leitura de “Pêndulo portuário” propõe uma reflexão ampla.



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

Porto de Santos

Trata-se de uma abordagem com conhecimento acadêmico e experiência de uma extensa vida profissional junto aos cais do mais importante porto do Hemisfério Sul. Acrescente-se as suas participações em Brasília na elaboração de reformas exitosas da atividade, como foi a Lei nº 8.630/83, mais tarde retrocedida pela vergonhosa Lei nº 12.815/13. Entretanto, o Brasil tem muito e tanto potencial, quanto carece de margem para errar.

Porto de mar é uma máquina de desenvolvimento marítimo e terrestre, fundamental para o progresso do Brasil. Exige muita competência para elaborar e gerenciar projetos robustos que promovam investimentos sólidos. Envolve muitos interesses de setores produtivo, financeiro e operacional que se integram num jogo de competitividade mundial, do pujante comércio marítimo. Sua produtividade influencia os preços do país.

A atual conjuntura política nacional instável não favorece o resgate do espírito empreendedor nos portos, como foi no início do Porto de Santos. Magano, entretanto, propugna uma retomada, com

prioridade, independente do novo modelo de gestão. Justifica esta proposta como potente criadora de empregos, que são desesperadamente desejados. E aponta um caminho: praticar plenamente a governança na gestão do principal porto brasileiro.

Indubitavelmente, é necessário que nossos portos tenham governança asiática, para conseguir cumprir o compromisso do candidato Jair Bolsonaro, de "chegar ao final do governo com patamares similares aos portos asiáticos". Com certeza, esta promessa não será cumprida.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/05/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS DESBALANCEAMENTO DE CONTÊINERES SEGUE COMPRIMINDO A LOGÍSTICA



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/20210505-desbalanceamento-de-containers-300x300.jpg>

A pandemia do coronavírus acertou em cheio o trânsito de contêineres. Com a sucessão de lockdowns em países diferentes e em momentos diversos, seguida por uma explosão de consumo nas regiões que conseguiram superar mais rapidamente os picos da Covid-19, o reposicionamento se tornou muito mais complicado do que em tempos normais. E os reflexos são sentidos no Brasil.

Se até março de 2020 o exportador pagava, em média, US\$ 2.100 por frete de cada contêiner, hoje, esse preço gira em torno de US\$ 8.500. Estima-se que hoje existam 17 milhões de contêineres marítimos no mundo, que fazem em torno de 200 milhões de viagens por ano.

— Não é que falem contêineres. O problema é que os armadores, no primeiro momento da pandemia, cortaram linhas entre países, e, com isso, diminuiu o número de navios circulando. Sem navios, não há como levar os contêineres de um lugar a outro — afirma o presidente da Câmara Brasileira de Contêineres (CBC), Silvio Campos.

Na prática, há um desequilíbrio entre contêineres carregados e contêineres vazios. Hoje, um navio de 6 mil TEUs precisa contar com 18 mil contêineres, levando em consideração o embarque, o trajeto e o desembarque. Se, por algum motivo, uma embarcação sofre atrasos ou é retida, a contabilidade começa a fazer água. Como no encalhe de um cargueiro no Canal do Suez, em Egito, que afetou o reposicionamento.

— Os protocolos sanitários influenciam diretamente nesse balanceamento. Por determinação da Anvisa, se um tripulante apresenta sintomas, toda a equipe precisa fazer 14 dias de quarentena. Os contêineres que estiverem naquela embarcação ficarão parados pelo mesmo período. Por mais que a tecnologia permita fazer ajustes o tempo todo, em algum momento a conta não fecha — observa Campos.

O movimento portuário na China também influencia diretamente nesse desequilíbrio. Por vários fatores. Como a pandemia começou lá, as medidas de isolamento fizeram com que o país — o maior player do mercado em volume de carga — interrompesse suas operações. Quando, em meados de 2020, os chineses voltaram com força total, a Europa e os Estados Unidos enfrentavam rigorosos lockdowns. Aí, se intensificou a defasagem entre contêineres que viajavam carregados e simplesmente não voltam por não ter onde descarregar.

— No Brasil, tivemos um problema com o suprimento de arroz. Hoje, o arroz que sai do Porto de Rio Grande abastece praticamente todo o país. Uma paralisação na entrega de mil contêineres do cereal, por conta das medidas sanitárias, afeta toda a cadeia de distribuição — lembra o presidente da CBC.

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data: 06/05/2021

O PAPEL DA LOGÍSTICA NA PANDEMIA É SALVAR VIDAS

Desde o início da produção das primeiras vacinas contra a Covid-19, no final do ano passado, o setor logístico recebeu uma incumbência vital: transportar, com segurança, celeridade e precisão, bilhões de doses e insumos, assim como equipamentos de ponta para hospitais e profissionais da saúde.

De maneira contínua, a demanda por suprimentos médicos só fez aumentar e, no momento, o desafio é produzir doses suficientes para imunizar a população global, algo como 7,7 bilhões de pessoas.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/20210505-eric-brenner-ceo-para-dhl-300x300.jpg>

Eric Brenner, CEO da DHL Global Forwarding Brasil – Foto: Divulgação / Estadão / ABOL

O processo de desenvolvimento da vacina contra a Covid-19 em apenas um ano é excepcional, haja vista que, historicamente, elas costumam ser instituídas no mercado entre cinco anos e 20 anos.

Conforme os laboratórios avançavam na fabricação, coube à logística, um setor igualmente impactado pela pandemia, empreender um esforço sem precedentes de distribuição da vacina (e seus correspondentes), seja por avião, navio ou caminhão.

Com as primeiras autorizações de uso entrando em vigor no quarto trimestre de 2020, os provedores de logística foram provocados a estabelecer uma cadeia de suprimentos médicos em passo acelerado: são 10 bilhões de doses em todo o mundo, incluindo regiões com infraestruturas menos desenvolvidas, onde vivem cerca de 3 bilhões de pessoas.

Planejamento logístico

Com dezenas de milhares de novos casos diários de Covid-19 e taxas de mortalidade em alta em várias regiões do globo, entre elas, o Brasil, o trade logístico engata em 2021 um movimento único em sua história, em que cooperação e parceria serão essenciais.

Está claro que nenhum provedor de logística sozinho pode cumprir globalmente a tarefa da distribuição de vacinas. Nosso trabalho, portanto, é contribuir para leva-la aonde ela for urgentemente necessária.

Porque a vida não pode esperar.

Vacinas são itens de alto valor agregado, extremamente sensíveis e os requisitos de controle de temperatura adicionam uma camada extra de complexidade a este desafio.

Torna-se fundamental uma parceria entre os setores público e privado para compreender as experiências locais bem-sucedidas e quais os recursos para fornecer serviços mais abrangentes — até mesmo para não haver atrasos no processo alfandegário.

É uma oportunidade rara de união de toda a cadeia.

Segurança em primeiro lugar

Importante lembrar que essa cuidadosa e rápida operação logística começou bem antes da fabricação das vacinas, quando as empresas do setor seguiram à risca os protocolos das autoridades oficiais – tanto das organizações internacionais, quanto das autoridades de saúde locais.

Estou convicto de que, nesta pandemia, os serviços de logística desempenham um papel decisivo – o de salvar vidas –, seja enviando equipamentos médicos de emergência e suprimentos para profissionais de saúde, seja na entrega de bens de primeira necessidade a clientes particulares ou encontrando soluções para as empresas seguirem com suas operações.

Conectar pessoas e melhorar vidas é a nossa missão e agora fazemos isso disponibilizando a vacina para o maior número possível de pessoas.

Esta responsabilidade nos pertence.

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data: 06/05/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

RUMO CAPTA R\$ 1,5 BI COM ANTECIPAÇÃO DE META DE REDUÇÃO DE CO2

Informação: Capital Reset (6 de maio de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/rumoo-300x167.png>

Foto: Divulgação / Capital Reset

A Rumo fechou na sexta-feira à noite uma captação de R\$ 1,5 bilhão em debêntures com juros atrelados à redução de emissão de gases de efeito-estufa.

Na prática, trata-se de um empréstimo do banco Itaú, que encarteirou a maior parte da emissão. Além disso, a asset do banco ficou com uma fatia da primeira série da emissão, segundo apurou o Reset.

A dívida foi emitida em duas séries, de R\$ 750 milhões cada.

A primeira tem vencimento em seis anos e dois meses, com juros de CDI + 1,785% ao ano, enquanto a segunda — enquadrada como debênture de infraestrutura, que tem algumas vantagens fiscais — vence em 10 anos e dois meses e pagará IPCA + 4,77% ao ano.

A operadora de ferrovias se comprometeu a reduzir a intensidade de emissões de gases de efeito-estufa (medida por emissão por toneladas por quilômetro útil) em 15% até 2023. Se cumprir a meta, as taxas caem 25 pontos-base a partir do ano seguinte.

Na emissão, a Rumo está antecipando a meta já comunicada no ano passado de atingir o percentual de redução em 2025.

“Essa debênture vem carimbar essa meta de ser mais agressivo do que tínhamos prometido para o mercado.”, disse o CFO da Rumo, Ricardo Lewin.

Questionado se a companhia pretende estabelecer novas metas de redução de médio e longo prazo, Lewin não quis cravar um novo número.



“Ainda não sabemos, mas muito provavelmente devemos vir com metas mais agressivas”, afirmou, sem dar detalhes.

A emissão contou com parecer de segunda opinião — documento que atesta a robustez das metas — da Resultante.

A consultoria afirma que “a meta proposta pela Rumo é similar às metas propostas e resultados já alcançados por empresas globais do mesmo setor, referências em sustentabilidade”.

Eficiência

A Rumo é dos casos em que a redução de emissões de gases de efeito-estufa é consequência da melhora da eficiência da própria operação.

A companhia já reduziu a intensidade das emissões de gases de efeito-estufa em 26% de 2015 a 2019, especialmente com a modernização do material rodante — que era bastante defasado, da época da antiga ALL —, e agora consome menos óleo diesel. Além disso, a empresa vem utilizando softwares e outras tecnologias para gerenciar de forma mais inteligente as rotas e evitar paradas desnecessárias e desperdício.

A Rumo já tinha emitido US\$ 500 milhões em green bonds no exterior em junho do ano passado, praticamente reabrindo o mercado de títulos com rótulo sustentável no pós-pandemia para empresas brasileiras.

Nos green bonds, os recursos são carimbados para projetos com benefícios ambientais — no caso da Rumo, a modernização das ferrovias e troca de material circulante.

Já nos sustainability-linked bonds, como o fechado na sexta com o Itaú, os recursos podem ser utilizados para qualquer fim, mas a remuneração é atrelada a metas de sustentabilidade da empresa como um todo.

De acordo Lewin, com a nova captação, hoje 30% da dívida bruta da companhia está atrelada a títulos com viés sustentável.

Para cima ou para baixo?

Nas emissões de sustainability-linked bonds no mercado internacional, normalmente se usa o step-up, mecanismo em que a taxa a ser paga pelo emissor sobe caso a empresa não cumpra as metas de sustentabilidade. Foi o caminho seguido por Suzano, Klabin, Simpar e Movida no começo do ano e mais recentemente, por Natura e Lochpe-Maxion.

Mas, aqui dentro, onde o mercado de dívida ESG dedicada é pequeno e as emissões ainda têm sido predominantemente encarteiradas pelos bancos, algumas empresas têm optado pelo ‘step-down’, em que a taxa cai em caso de cumprimento, como Boticário e agora a Rumo.

“O ponto aqui é você conseguir dar algum tipo de benefício para a companhia que está nessa jornada ESG e de fato está implementando as práticas”, afirma Luiza Vasconcellos, especialista ESG na área de renda fixa do Itaú BBA, banco que coordenou a operação.

No mercado externo, algumas emissões foram precificadas com um ‘greenium’, ou um prêmio verde que se traduz em juros menores para as empresas na largada — caso de Suzano e Klabin, por exemplo.

“Mas, no mercado interno, ainda não temos esse benefício de taxa porque ainda não temos uma massa crítica de fundos que te permita dar o benefício. Por isso que falar em step down talvez faça mais sentido”, diz Vasconcellos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/05/2021

EM REUNIÃO COM ATP, PRESIDENTE DO INEA GARANTE ANULAR MULTAS NOS PORTOS DO RJ E ADOTAR MEDIDAS JUDICIAIS CONTRA PREFEITURAS

Informação: Portos Privados (6 de maio de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/presidente-768x471.jpg>

Foto: ATP

Representantes da ATP e de empresas associadas participaram nesta terça-feira (4/5) de reunião com o Presidente do Inea (Instituto Estadual do Ambiente), Philippe Campello, e o Secretário Estadual de Transportes do Rio de Janeiro, Delmo Pinho, para tratar das ações arbitrárias de fechamento, interdição e multas aplicadas por prefeituras dos municípios fluminenses de Itaguaí e Mangaratiba em portos do Rio de Janeiro.

“É uma situação grave e que preocupa muito porque causa insegurança não só para o Rio de Janeiro, mas para todo o Brasil. Se o modus operandi começa a ser repetido em outros lugares pode se transformar em um problema federal”, avaliou o Presidente do Inea. Ele confirmou que “não houve constatação de dano ambiental nem eminência” nas empresas e garantiu a anulação das multas.

O Diretor Presidente da ATP, Murillo Barbosa, também reforçou a preocupação com o efeito de transbordamento das ações para prefeituras de outras localidades. “Precisamos que a questão seja tratada na esfera estadual, mas também pelos órgãos federais, como o Ministério do Meio Ambiente”, defendeu. Ele elogiou as ações imediatas do Inea para reverter a interdição dos portos. Entre os Terminais de Uso Privado (TUPs) afetados pelas ações das prefeituras estão o Porto Sudeste, em Itaguaí, e Terminal da Ilha Guaíba (TIG), em Mangaratiba.

O Presidente do Inea informou que o órgão entrou com pedido para o Ministério Público atuar no processo e afirmou que houve uma atitude “enérgica” para judicialização dos casos com as secretarias municipais. “Ficamos surpresos e decepcionados com essa prática que não é usual do estado do Rio”, disse o Secretário de Transportes. Ele concordou que a relevância do assunto merece com que seja tratado pelas entidades representativas com órgãos de controle do âmbito federal.

Também participaram da reunião representantes da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), de empresas com arrendamentos portuários, advogados e especialistas no tema ambiental.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/05/2021

PORTOS DO PARANÁ PREPARA ESTUDO PARA AMPLIAR CAPACIDADE OPERACIONAL

Informação: Portos do Paraná (6 de maio de 2021)

A empresa pública Portos do Paraná está concluindo estudo técnico para aumentar a capacidade e a competitividade dos terminais de Paranaguá e Antonina. Foto: Claudio Neves/ Portos do Paraná

A empresa pública Portos do Paraná está concluindo estudo técnico para aumentar a capacidade e a competitividade dos terminais de Paranaguá e Antonina. O projeto, que deve ser validado ainda neste mês de maio, avalia ações de melhorias no canal de acesso – trecho que liga o mar aberto ao

cais do porto. A expectativa é ampliar o calado operacional, ou seja, a distância entre a lâmina d'água e o fundo do mar, e permitir que os terminais recebam navios maiores e com mais carga.

A meta de dragagem para aumentar o calado é a mais ousada da história dos portos paranaenses. Atualmente, os navios operam com profundidade de 12,5 metros para entrar no Porto de Paranaguá e de 8,5 no Porto de Antonina. O objetivo é alcançar 15,5 e 12,5 metros, respectivamente.

“O calado operacional limita o tamanho do navio e também a quantidade de produtos que ele consegue transportar em segurança”, explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Se o navio está mais pesado, ele ficará mais submerso. Sem uma profundidade adequada, é preciso limitar o peso da carga e controlar o quanto de navio ficará dentro d'água. “Para o exportador ou importador, isso significa prejuízo”, afirma Garcia. Ele lembra que quanto mais carga um navio transportar, melhor. Isso porque os custos das operações portuárias estão diretamente ligados ao tempo.

“Tem o tempo de navegação, atracação, mobilização de grandes equipamentos, trabalhadores, entre tantos outros. Se o exportador consegue movimentar mais carga em menos tempo, num único navio, ele ganha em eficiência e faz negócios mais vantajosos”. Em média, cada metro de calado operacional significa cerca de 7 mil toneladas a mais de grãos, ou 300 contêineres extras, por navio.

FUTURO – Esse estudo de engenharia voltado a atrair embarcações maiores e mais modernas, que está sendo finalizado, é o primeiro passo do projeto. O estudo mapeia os procedimentos necessários para o aprofundamento do canal de acesso.

Contratado pela autoridade portuária no início de 2020, o projeto foi entregue no final do último mês de março e está em análise pela Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná. A versão definitiva, com as considerações da equipe, deve ser finalizada ainda em maio.

CONCESSÃO – Já ter esse estudo encaminhado foi fundamental para que o Governo Federal, através do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), qualificasse a concessão do canal como prioritária para o Brasil. O anúncio foi feito na última quinta-feira (27) e, com isso, a modelagem será avaliada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), estatal da União.

“A intenção é que a iniciativa privada explore e que tenha por obrigação deixar o calado nas condições operacionais necessárias, realizando as dragagens de aprofundamento, manutenção, sinalização e outros serviços que garantem segurança na navegação”, destaca o secretário nacional de portos, Diogo Piloni.

Ele acrescenta que as dragagens têm um processo de contratação complexo. “Por vezes, a burocracia e os prazos de licitações do poder público acabam atrasando obras que são essenciais para o funcionamento pleno da atividade portuária”.

A descontinuidade da dragagem em qualquer porto localizado em baía (área naturalmente abrigada) pode gerar grandes prejuízos. Isso porque esses portos sofrem assoreamento regular, em que os sedimentos se acumulam com maior facilidade no fundo do mar.

TARIFAS – Atualmente, toda a manutenção marítima e de segurança para a navegação, incluindo os serviços de dragagem dos portos do Paraná, é realizada com a receita composta pelas tarifas já pagas pelos navios que utilizam o canal de acesso. Isso acontece em qualquer outro porto público ou privado do País.

Chamada de Inframar, a tarifa é calculada de acordo com o tipo de carga transportada, sendo regulamentada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Os valores cobrados no Paraná são mais baratos que em portos vizinhos. A diferença chega a 37% por tonelada na comparação da movimentação de carga geral, entre Paranaguá e Itajaí (SC). Para contêineres cheios, um navio paga quase 22% menos no porto paranaense do que no Porto de Santos (SP).

A Inframar é uma das tarifas que compõem as receitas portuárias. “O uso da estrutura marítima, do cais, equipamentos, armazéns, remunera os nossos serviços de dragagem, sinalização, monitoramentos ambientais, entre outros”, esclarece o diretor-presidente Luiz Fernando Garcia. Estudo avalia aumento na capacidade e competitividade dos portos do Paraná.

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

Data: 06/05/2021

MEGA-PORTO DA DP WORLD PARA TRANSFORMAR O SENEGAL EM CENTRO COMERCIAL

Informação: FDI Intelligence (6 de maio de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/BLM-Dakar-768x432.jpg>

Os navios de carga CS Discovery e Bomar Resilient pararam no cais carregados com contêineres no Porto de Dakar em Dakar, Senegal, no domingo, 11 de janeiro de 2015. Dakar, com 3 milhões de residentes de acordo com o CIA Factbook, é a maior cidade do Senegal, centro econômico e porta de entrada de negócios para a África Ocidental. Fotografia: Pau Barrena / Bloomberg

A DP World, empresa de logística sediada em Dubai, está investindo US \$ 1,1 bilhão em um novo porto de contêineres perto de Dakar, a capital do Senegal, com potencial para transformar o país na porta de entrada marítima para a África Ocidental.

O novo porto estará localizado em Ndayane, cerca de 50 km ao longo da costa do porto altamente congestionado de Dakar, e perto do Aeroporto Internacional Blaise Diagne (que foi inaugurado em 2017 e recebeu US \$ 620 milhões de investimento do Banco de Desenvolvimento Africano, o Banco Islâmico de Desenvolvimento e Agence Française de Développement). A construção do porto está prevista para começar no próximo ano e ser concluída até 2026. A concessão da DP World tem dois prazos de 25 anos e começa assim que as operações começarem.

Ndayane será um porto moderno de águas profundas, com até 3 km de cais quando totalmente concluído. A primeira fase do desenvolvimento, de US \$ 837 milhões, inclui um novo terminal de contêineres com 840 metros de cais e um novo canal de 5 km projetado para servir navios de 336 metros e capaz de lidar com os maiores navios do mundo. A fase dois de \$ 290 milhões incluirá 410 metros de cais de contêineres adicionais e uma dragagem adicional do canal marítimo para lidar com navios de 400 metros. O terminal de contêineres ocupará até 300 hectares de terra, enquanto a infraestrutura marítima do porto ocupará outros 600 hectares. A DP World também planeja desenvolver uma zona econômica especial (SEZ) adjacente ao novo porto.

Com base no crescimento

“O Senegal tem sido um dos países de crescimento mais rápido na África e acreditamos que tem um forte potencial para maior crescimento econômico”, disse Suhail Albanna, diretor executivo da DP World Middle East e região da África. “O desenvolvimento de um novo porto de águas profundas reforçará o papel de Dakar como um importante centro logístico e porta de entrada para o oeste e noroeste da África. Portos modernos, eficientes e competitivos são fundamentais para impulsionar o crescimento econômico, e o Senegal vê a importância deste setor estratégico para o seu desenvolvimento futuro e posição como um centro comercial chave.”

O país francófono da África Ocidental, com um produto interno bruto estimado em US \$ 24,4 bilhões em 2020 e uma população de 16,8 milhões, teve um crescimento econômico médio de 6,38% entre 2014 e 2019, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI). No entanto, estima que a economia cresceu apenas 1% no ano passado, perdendo cerca de seis pontos percentuais de crescimento por causa da pandemia. Ela está em processo de revisão para baixo de sua previsão de crescimento de 5,2% este ano por causa do impacto global da segunda onda Covid-19.

“O novo porto vai desbloquear Dakar”, disse Victoria Billing, a embaixadora do Reino Unido no Senegal. “O centro da cidade próximo ao porto existente está congestionado. Esse porto não pode se expandir mais e não é grande o suficiente para navios de contêineres modernos. O investimento da DP World fará de Dakar o principal porto da África Ocidental. O porto existente [já] lida com cerca de dois terços de todo o comércio do Mali, por exemplo, mas não consegue lidar com qualquer aumento no tráfego”.

Olhando mais longe

O corredor de trânsito entre Dakar e Bamako, capital do Mali, transporta em média 700 caminhões por dia entre as duas cidades, de acordo com o Vallis Group, empresa de serviços marítimos e de carga. O governo senegalês, liderado pelo presidente Macky Sall desde 2012 – também quer construir uma moderna linha férrea de US \$ 2 bilhões e 1.500 km entre o novo porto da DP World em Dakar e Bamako. A China Railway Construction Corporation está sendo preparada para construir a ferrovia, mas os planos ainda não foram finalizados.

“Acho que o novo porto será um impulso para a economia senegalesa”, disse Papa Sall, oficial do Citi para o Senegal e chefe da África Ocidental e Central. “Isso fará de Dakar o maior porto de contêineres da África Ocidental. Cerca de 20% de toda a receita do governo vem de taxas alfandegárias do porto existente e, portanto, o novo porto poderia realmente ajudar a melhorar as receitas do governo também. Acredito que o SEZ da DP World localizado ao lado do porto e o desenvolvimento ferroviário planejado entre Dakar e Bamako atrairá muito mais investidores estrangeiros para o país. São projetos de infraestrutura estratégica de importância regional.”

O FMI tem duas preocupações principais sobre o novo porto. “A primeira área de preocupação na concepção deste megaprojeto é o fato de que a empresa local de joint venture entre a DP World e o Porto Autônomo de Dakar também financiará as infraestruturas terrestres e marítimas do novo porto”, diz Mesmin Koulet- Vickot, o representante residente do fundo no Senegal. “São atividades orçamentárias em sua essência e, portanto, deveriam ser financiadas ou executadas pelo Estado. A segunda preocupação são os riscos fiscais e passivos contingentes que precisam ser cuidadosamente avaliados e monitorados.”

Seguindo o plano

O forte desempenho econômico do país entre 2013 e 2019 foi creditado ao ambicioso plano de desenvolvimento nacional do governo, o Plano para um Senegal Emergente, que visa transformá-lo em um país emergente até 2035. Tem três pilares: transformação estrutural do quadro econômico; promoção do capital humano; e boa governação e estado de direito.

Espera-se que o país finalize sua estrutura de parceria público-privada (PPP) em breve. Os investidores estrangeiros devem ser capazes de investir em uma série de áreas de infraestrutura sob a nova estrutura de PPP, incluindo estradas, eletricidade rural, habitação e usinas de dessalinização de água.

“Acho que as novas regras de PPP podem ser uma virada de jogo para o investimento estrangeiro no país, uma vez que sejam totalmente implementadas”, disse a Sra. Billing. “As empresas do Reino Unido estão expressando grande interesse em participar desses projetos.”

O Senegal não é o único país da África Ocidental com planos ambiciosos de expansão portuária. Desde 2017, a operadora de terminal de contêineres suíça Terminal Investment Limited investiu US \$ 380 milhões na expansão do porto de contêineres em Lomé, a capital do Togo. Uma joint venture entre a Bolloré, uma empresa de logística francesa, e a APM Terminals, uma operadora de terminal de contêineres holandesa, garantiu US \$ 1,5 bilhão em financiamento para a expansão do porto de Tema em Gana.

O Lekki Deep Seaport de US \$ 1,5 bilhão, perto de Lagos, Nigéria, deve ser inaugurado no primeiro trimestre de 2023. A primeira fase do porto está sendo parcialmente financiada por um empréstimo de US \$ 629 milhões do Banco de Desenvolvimento da China. A China Harbor Engineering, uma subsidiária da China Communications Construction Company, está realizando suas obras.

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

Data: 06/05/2021

exame.

invest

EXAME.INVEST

MELHORES DO ESG: HIDROVIAS, PORTOS E FERROVIAS INVESTEM NA AGENDA VERDE

No terceiro dia de debates do evento promovido pela EXAME, lideranças das empresas Rumo, Hidrovias do Brasil e Santos Port Authority detalharam a agenda ESG no setor de logística

Por Tiago Cordeiro, especial para EXAME



<https://exame.com/wp-content/uploads/2020/11/CORREIOS-7.jpg?quality=70&strip=info&resize=680,453>

Vista aérea do Porto de Santos: desafio de reduzir o uso de diesel, fonte de 80% da matriz energética das atividades portuárias (Germano Lüders/Exame)

As ações em ESG estimulam a implementação de medidas na direção da inovação e da melhoria do gerenciamento de risco. Dessa forma, os investimentos na área oferecem proteção contra perdas, ainda mais em momentos de crise.

Mais ainda: gerir as companhias tendo no horizonte um cenário de baixo carbono aumenta a qualidade do desempenho financeiro, desde que as ações estejam integradas à estratégia da companhia.

Essas são as principais conclusões a que chegou um estudo da Universidade de Nova York divulgado em fevereiro. Resultado da análise de 1.141 pesquisas, publicadas entre 2015 e 2020, o trabalho foi citado por Fabricio Soler, professor coordenador do curso compliance ambiental e ESG da Trevisan Escola de Negócios, na abertura do painel Modais sustentáveis: tornando o deslocamento mais eficiente, nesta quarta-feira, 5, no terceiro dia de Melhores do ESG: Repensando o valor de tudo, evento 100% online e gratuito promovido pela EXAME ao longo dos meses de maio e junho.

O professor moderou o debate, do qual participaram João Alberto Abreu, diretor-presidente da Rumo, Fabio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, e Fernando Biral, CEO da Santos Port Authority. Os três executivos apresentaram suas principais ações no campo de responsabilidade social e ambiental e governança.

“A hidrovia é um modal mais limpo e ambientalmente responsável”, lembrou Fabio Schettino. “Temos no Brasil 42.000 quilômetros de rios navegáveis. A hidrovia é dez vezes menos poluente e consome menos combustível do que a rodovia”.

Além disso, alegou, cada comboio empurrado por um empurrador tira 1.500 caminhões da estrada. “O caminhão tem um papel fundamental na capilaridade, na distribuição. O que é uma distorção é um caminhão percorrer 3.000 quilômetros com 40 toneladas, principalmente carga de baixo valor agregado. Temos o agronegócio e a mineração mais eficiente do mundo, mas a logística ainda pode ganhar efetividade”.

Gestão ambiental

Do ponto de vista da gestão do Porto de Santos, afirmou Fernando Biral, o uso do modal marítimo tem, de fato, maior eficiência energética. “Mas não vamos nos acomodar. Estamos trabalhando na deseletrificação do cais. O diesel ainda representa 80% de nossa matriz energética. Queremos poder desligar os motores a combustão enquanto estamos fazendo as operações de embarque e desembarque”.

Como lembrou Biral, “Nossa matéria-prima é o estuário, é a natureza que nos oferece nossas condições de trabalho. O mínimo que podemos fazer é cuidar do meio ambiente”.

Por sua vez, João Alberto Abreu apresentou estatísticas: “O Brasil tem 30.000 quilômetros de ferrovias. São cinco concessões, que respondem por 15% do modal brasileiro. Transportamos aproximadamente 60 milhões de toneladas por ano”.

E deixou claro que a Rumo tem estratégias claras de ESG, medidas com rigor. “ESG é uma filosofia que tem de fazer parte das estratégias, dos processos de decisão das empresas. É a única forma de continuar gerando valor no longo prazo.”

A companhia reduziu as emissões em 10%. “Temos a meta de, até 2025, termos o rastreamento de toda as nossas cargas. É uma agenda muito forte para nós, assim como o trabalho voltado para a segurança”.

A agenda ambiental também entrou na estrutura de capital da empresa. “Ano passado emitimos um green bond de 500 milhões de dólares, que precisam ser investidos em equipamentos e obras que tragam redução de emissão e de impacto ambiental. Mais recentemente emitimos uma debênture cujo custo é reduzido na medida em que metas ambientais são cumpridas”.

Comprometimento

Fernando Biral informou que o Porto de Santos elaborou um relatório de sustentabilidade pela primeira vez. “Também recuperamos a sustentabilidade financeira da companhia e redesenhamos projetos de infraestrutura”, comentou.

Os três concordaram sobre a importância da multimodalidade, focada em processos de maior eficiência e menor emissão de gases causadores de efeito estufa. “Precisamos da multimodalidade, é ela que traz eficiência. Como balancear essa equação é fundamental”, afirmou, por exemplo, Fabio Schettino.

“Temos um absoluto rigor e compromisso com esses temas. Já passou da hora”, finalizou ele, “de as empresas saírem da retórica, olharem para que direção estão caminhando, quais compromissos estão assumindo”.

Fique por dentro das principais tendências das empresas ESG.

Fonte: *exame.invest*

Data: 06/05/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BRASILEIROS DEPOSITAM R\$ 3,841 BILHÕES LÍQUIDOS NA POUPANÇA EM ABRIL, REVELA BC

Em meio à segunda onda da pandemia do novo coronavírus, os brasileiros depositaram R\$ 3,841 bilhões líquidos na poupança em abril, informou nesta quinta-feira, 6, o Banco Central. Este foi o primeiro mês de captação positiva para a poupança após três meses de saques líquidos. O resultado ocorre na esteira da volta do pagamento do auxílio emergencial para uma parcela da população.

Em abril, os aportes na poupança somaram R\$ 267,073 bilhões, enquanto os saques foram de R\$ 263,233 bilhões. Este movimento gerou o depósito líquido total de R\$ 3,841 bilhões no mês. Considerando o rendimento de R\$ 1,745 bilhão da caderneta em abril, o saldo total das contas chegou a R\$ 1,019 trilhão.

Abril foi o primeiro mês de 2021 em que houve mais depósitos do que saques na poupança. Nos meses de janeiro, fevereiro e março, os brasileiros haviam retirado recursos da caderneta.

No acumulado de janeiro a abril, a população já retirou R\$ 23,701 bilhões líquidos da caderneta. Em 2020, em meio à pandemia do novo coronavírus, a poupança havia registrado dez meses consecutivos de depósitos líquidos (de março a dezembro).

No ano passado, a caderneta havia sido favorecida pelo pagamento de auxílios à população. Além disso, a poupança foi impulsionada em 2020 pela maior cautela das famílias brasileiras. Preocupadas com a renda futura e com medo do desemprego, muitas delas reduziram gastos e passaram a aplicar recursos na caderneta, o que elevou o saldo. Este movimento foi o que o próprio BC chamou de "poupança precaucional".

Em contrapartida, as famílias passaram a enfrentar, no início de 2021, as tradicionais despesas de início de ano (IPTU, IPVA, matrículas de filhos em escolas particulares e gastos com material escolar), além de um ambiente ainda negativo para a economia. Nos primeiros meses do ano, o governo não pagou o auxílio emergencial, o que também impactou os saldos.

Estes fatores favoreceram os saques na poupança em janeiro, fevereiro e março, com muitos brasileiros precisando de recursos para fechar as contas.

Em abril, porém, o resultado positivo foi influenciado pela volta do pagamento do auxílio emergencial para uma parcela da população. Os depósitos começaram a ser feitos em 6 de abril.

A poupança é remunerada atualmente pela taxa referencial (TR), que está em zero, mais 70% da Selic (a taxa básica de juros), hoje em 3,50% ao ano. Na prática, a remuneração atual da poupança é de 2,45% ao ano. O percentual não cobre necessariamente a inflação.

Esta regra de remuneração da poupança vale sempre que a Selic estiver abaixo dos 8,50% ao ano. Quando estiver acima disso, a poupança é atualizada pela TR mais uma taxa fixa de 0,5% ao mês (6,17% ao ano).

Fonte: IstoÉ- Dinheiro
Data: 06/05/2021

BRASKEM ESTÁ COMPROMETIDA EM ALCANÇAR GRAU DE INVESTIMENTO, DIZ CFO

Por Aluisio Alves



https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/BrazilOnlineReportBusinessNews/tagreuters.com2021binary_LYNXMPEH4516T-BASEIMAGE.jpg

Instalações da Braskem em Maceió (AL)

SÃO PAULO (Reuters) – A Braskem deve seguir reduzindo alavancagem financeira nos próximos trimestres, dentro de esforço para obter o chamado grau de investimento por parte de algumas das grandes agências de classificação de risco, disse nesta quinta-feira o diretor de finanças e relações com investidores da companhia, Pedro Freitas.

“Estamos comprometidos em alcançar o grau de investimento”, disse Freitas no final da teleconferência com analistas sobre os resultados do primeiro trimestre, período no qual a Braskem teve um lucro surpreendente alto e forte redução da dívida líquida para 1,1 vez o Ebitda, ante 1,9 vez um ano antes.

“Devemos reduzir mais nosso endividamento neste segundo trimestre, no comparativo anual”, complementou Freitas.

O desempenho no primeiro trimestre foi conduzido pelos chamados spreads de resina, uma vez que as condições climáticas geladas nos Estados Unidos interromperam a produção e empurraram os preços para cima, além da demanda também ter crescido mais rápido.

Freitas disse ter uma previsão mais conservadora para os próximos trimestres do que parte do mercado. Mas casas de análise, como a do BTG Pactual, reiteraram recomendação de compra para as ações da petroquímica, considerando a hipótese de ter que rever para cima as projeções de lucro para este ano.

Porém, com um salto acumulado de cerca de 120% em 2021, a ação da companhia era alvo de realização de lucros nesta quinta-feira, caindo ao redor de 2% na B3, onde o principal índice recuava 0,2% às 15:54.

Freitas disse ainda na teleconferência que a companhia segue em negociações com o governo mexicano sobre fornecimento de etano e que espera elevar os níveis de operação de suas instalações no país.

(Reportagem adicional de Paula Arend Laier)

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 06/05/2021

QUEIROGA: FORAM REPASSADOS A ESTADOS E MUNICÍPIOS R\$ 32,8 BI, R\$ 1 BI PARA COVID

O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, que, do Orçamento para a pasta de R\$ 144 bilhões para este ano, o ministério repassou R\$ 32,8 bilhões a Estados e municípios, dos quais R\$ 1 bilhão é destinado a ações de combate à covid-19 como a habilitação de leitos e compra de ventiladores e medicamentos.

Sobre a forma que os recursos são gastos, Queiroga disse desconhecer quanto dos recursos é aplicada. “A bem da verdade, desde que eu assumi, tenho trabalhado muito e tenho buscado atender esta emergência sanitária. Estes outros aspectos mais detidos do Ministério ficam a cargo da secretaria executiva”, respondeu Queiroga que se comprometeu a enviar os dados obtidos.

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 06/05/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO PLANEJA MP COM SOLUÇÃO TRIBUTÁRIA PARA VENDA DIRETA DE ETANOL

Aprovado ontem na CCJ, projeto de decreto legislativo pressiona governo pela solução tributária
Por Larissa Fafá - 6 de maio de 2021 - Em Biocombustíveis, Política energética

BRASÍLIA – Tratativas para editar uma medida provisória que estabeleça monofasia na venda direta de etanol avançaram no governo federal, após dois anos de discussões internas sem sucesso.

Articulação liderada pela ministra da Agricultura, Tereza Cristina, com apoio da Casa Civil, convenceu a área fiscal do governo a aceitar a cobrança de tributos federais na comercialização de etanol com a coexistência da venda direta aos postos de combustíveis e da regra vigente — que obriga as usinas a venderem sua produção para as distribuidoras.

O texto previsto para ser editado pelo governo ainda em maio deve tanto equacionar a viabilização tributária da venda direta, como colocá-la em legislação, evitando que o tema possa ser tratado novamente através de resolução da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com efeitos mais voláteis do que em uma lei.

Essas informações foram adiantadas em abril pelo serviço exclusivo de notícias para empresas político epbr.

Nesta quarta (5), a Comissão de Constituição e Justiça da Câmara aprovou o PDC 978/18, de autoria do senador Otto Alencar (PSD/BA), que susta resolução da ANP e permite a venda direta sem uma contrapartida tributária. A aprovação é uma pressão dos deputados para que o governo defina uma solução tributária no impasse da venda direta.

Até o final do ano passado, a discussão tinha empacado na Receita Federal, que não aceitava o pleito do setor sucroenergético por uma tributação dual que permitisse a monofasia para venda direta e a tributação em duas etapas para venda às distribuidoras.

Na época, a Receita argumentou que a manutenção de dois sistemas dificultaria a fiscalização feita pelo órgão, o que poderia acarretar em maior evasão fiscal.

Por outro lado, uma monofasia aplicada em todos os modelos de venda do etanol desagradou os produtores de cana, que previam um achatamento da margem das usinas, caso optassem pela venda através da distribuição.

Foi neste âmbito que entrou a articulação da ministra Tereza Cristina, defendendo o ponto levantado por usineiros.

Atualmente, a tributação do etanol é feita em duas etapas: parte na produção, outra na distribuição.

Com a possibilidade de venda direta aos postos de combustíveis, o governo quer tornar a incidência do imposto monofásico aos produtores apenas nesses casos para que não haja perda de arrecadação fiscal. Para outros combustíveis, como gasolina e diesel, a tributação federal já é monofásica e incide nas refinarias.

A edição de novas regras deve deixar obsoleta a resolução prevista pela ANP de criar a figura de distribuidora vinculada, que segue sendo debatida na agência.

Há, inclusive, ruído dentro do governo sobre a escolha da saída por meio regulatório ou legislativo.

Enquanto a medida provisória está sendo articulada principalmente nos ministérios da Economia e Agricultura, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, garantiu no final de abril que a resolução do distribuidor vinculado deve ser publicada pela ANP a qualquer momento.

A solução da ANP para viabilizar a venda direta de forma infralegal, segundo o próprio diretor-geral, foi tomada após uma demora por parte da Economia em decidir se aplicaria ou não a monofasia tributária para o combustível.

A proposta regulatória é duramente criticada por parlamentares envolvidos no debate, que consideram a criação de uma nova empresa, mesmo que vinculada, um excesso de burocracia.

Aprovação de PDC faz parte de pressão de deputados

Aprovado na CCJ nesta quarta (5), o PDC 978/18, do senador Otto Alencar (PSD/BA), está pronto para apreciação do plenário.

O acordo feito com o governo é de que o mérito do PDC só será votado em plenário após a edição da medida provisória.

“Com esse projeto temos perda de arrecadação de PIS/Cofins, uma concorrência desleal, mas vamos deixar essa discussão para outro momento, cumprindo o acordo feito com os partidos da Casa”, disse a deputada Greyce Elias (Avante/MG), representante do governo na comissão.

A ideia do atual relator do texto, deputado Silvio Costa Filho (Republicanos/PE), é manter a matéria na Câmara como uma forma de pressionar o governo pela solução tributária no impasse da venda direta.

Ele é defensor de um mecanismo que considere tanto a monofasia para venda direta, quanto as regras atuais para quem optar pela distribuidora — justamente a versão que deve ser editada pelo governo na medida provisória.

“Como relator, tive oportunidade de conversar bastante com todo o setor nacional, desde a Unica [associação de produtores], produtores no Nordeste, distribuidoras. Uma solução dual agrada a grande maioria”, disse à epbr.

O parecer do deputado no projeto extrapola a análise jurídica da constitucionalidade na matéria, geralmente analisada na CCJ, e se coloca favorável ao mérito do texto.

No relatório, Costa Filho destacou que, pela regra atual, “os postos ficam autorizados, na prática, a comprarem de uma só fonte: das distribuidoras. Isto causa desequilíbrio e imprevisibilidade, para o produtor, para a sua geração de empregos e para os consumidores, ferindo a livre iniciativa”.

Diferente de projetos lei, o PDC não depende da sanção presidencial e passa a valer assim que for aprovado nas duas casas. Por isso a pressão para aprovação do texto de associações ligadas ao setor sucroenergético, especialmente do Nordeste, e também preocupação de entidades do setor ligadas às distribuidoras.

Um dos principais críticos do projeto é o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). A associação entende que, da forma como está, o projeto de decreto legislativo pode desorganizar a arrecadação tributária do setor e causar concorrência desleal.

Além de representar as grandes petroleiras, o IBP criou a Associação Brasileira de Downstream (ABD) no ano passado, da qual fazem parte as maiores distribuidoras do país, BR Distribuidora, Raízen e Ipiranga, entre outras empresas.

Tributação dual já era defendida em 2018

Integrantes do governo ouvidos pela epbr esperam que as pressões de diversos segmentos do setor de combustíveis, que se intensificou nos últimos anos, deixem de existir com a nova legislação.

A iniciativa de promover a venda direta de etanol como forma de baratear os combustíveis começou em 2018, com a greve dos caminhoneiros. Na época, a proposta era exatamente manter uma tributação dual, que sofreu críticas da Receita Federal e acabou interdita.

Ao editar a MP com a tributação dual, o governo terá completado uma volta de três anos discutindo o tema para chegar ao ponto onde tudo começou.

Uma das principais razões para o andamento definitivo da matéria após meses sem novidades vem da pressão do próprio Palácio do Planalto por soluções para a alta dos preços dos combustíveis, que afeta diretamente a popularidade da atual gestão.

Jair Bolsonaro (sem partido) tem deixado claro em diversas entrevistas a insatisfação com reajustes nos combustíveis — motivo inclusive para interferência na presidência da Petrobras.

Após receber produtores de etanol do Nordeste no início do ano passado, o presidente também defendeu a venda direta de etanol em várias ocasiões, citando inclusive que o corte da margem das distribuidoras pode reduzir o preço do combustível em até 20 centavos.

Chegou a citar o projeto de decreto legislativo, agora aprovado na CCJ, como forma de viabilizar a venda direta.

“Isso depende da Câmara e do Senado, porque é para revogar uma resolução da ANP. Não pode vender lá da usina para o posto de combustível. Por que isso? Tem que ter um intermediário no meio do caminho, um distribuidor. Nós estamos trabalhando nesse sentido”, declarou na época.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/05/2021

DIESEL SOBE COM FIM DA DESONERAÇÃO

Por epbr - 6 de maio de 2021 - Em Comece seu Dia

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

em jogo

Os postos já começam a receber óleo diesel mais caro, após o fim do período de dois meses de subsídio instituído pelo governo federal, por ordem de Bolsonaro.

— A desoneração dos tributos federais teve início em março e durou até o fim de abril, com o objetivo de conter a insatisfação do setor de transporte após a escalada de preços dos combustíveis do primeiro trimestre.

— Para o consumidor final, os preços continuaram subindo. Na semana passada, lideranças dos caminhoneiros pediram a prorrogação da isenção, mas até essa quarta (5) não ouviram notícias do governo. Folha de S. Paulo

— O governo chegou a avaliar a extensão do subsídio por dois meses, mas esbarrou na dificuldade de encontrar uma fonte de recursos para bancar a desoneração do diesel.

— Para os dois meses de desconto, o governo aumentou a tributação de instituições financeiras e determinou o fim do Regime Especial da Indústria Química (REIQ), o que teve reações negativas do mercado e no Congresso Nacional.

Energia mais cara. O CMSE decidiu manter a possibilidade de termelétrica mais caras serem despachadas, diante da seca histórica nas regiões dos reservatórios hidrelétricos.

— Também ficou definida a importação de energia elétrica sem substituição da Argentina ou Uruguai, sem limitação de montantes e preços.

— Em abril, todas as bacias hidrográficas de interesse do SIN registraram precipitação abaixo da média histórica. Considerando a Energia Natural Afluente agregada do sistema, é o pior mês de abril desde 1993. epbr

— O consumidor está pagando a bandeira vermelha e a tendência é que a cobrança seja maior, subindo para o chamado patamar 2 nos próximos quatro meses, segundo análise publicada pela MegaWhat.

— “A bandeira vermelha patamar 2 significa condições mais custosas de geração, sinalizando patamar desfavorável de produção pelas hidrelétricas e elevada necessidade de acionamento do parque termelétrico”, explica.

Copom eleva Selic e prevê novo aumento. Em decisão unânime, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) subiu a meta para os juros básicos (Selic) em 0,75 ponto, aos 3,50% ao ano. O ajuste foi idêntico ao anterior.

— Segundo comunicado, uma nova alta de 0,75 ponto deve ocorrer, levando a taxa aos 4,25% ao ano. A meta do BC é uma inflação medida pelo IPCA de 3,75% em 12 meses, com intervalo de tolerância de entre 2,25% e 5,25%.

— No levantamento mais recente do IBGE, o IPCA-15 aponta inflação em 12 meses acima do teto da meta em março, em 5,52%. Valor Investe

Os preços do petróleo oscilaram pouco na quarta (5), apesar da queda dos estoques comerciais de óleo cru nos EUA. O Brent para entrega em julho fechou a US\$ 68,96, alta de 0,11%. O WTI cedeu 0,09% e fechou a sessão a US\$ 65,63.

— Os estoques caíram 8 milhões de barris na semana passada, bem acima do projetado por analistas, segundo relatório da Agência de Informações sobre Energia (EIA), com redução de 485,1 milhões de barris. Reuters

Venda direta. A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara aprovou o projeto de decreto que libera a venda direta do etanol, ao sustar as resoluções vigentes da ANP, que determinam que a comercialização ocorra por meio das distribuidoras.

— O PDC Ainda precisa passar pelo plenário. E uma forma de pressionar o governo a propor as regras para tributação e comercialização direta do etanol, tema que ganhou apoio no Congresso Nacional em anos recentes, convencendo Bolsonaro.

— A expectativa do governo que a resolução da ANP seja publicada em breve. A questão tributária também deve ser resolvida este mês.

Artigo. Regulamentação da Lei do Gás dependerá da ANP e de novas entidades, escrevem por Marina Zago e Rodrigo Rodi, do escritório Manesco Advogados.

Cida Borghetti foi eleita conselheira de Itaipu Binacional, com mandato até 16 de maio de 2024. Ela vai substituir Carlos Marun, que foi nomeado para o cargo pelo ex-presidente Michel Temer, em 2018, e mantido por Bolsonaro.

— Cida foi vice-governadora do Paraná e assumiu o estado em 2018, quando Beto Richa renunciou para disputar uma vaga no Senado. Tentou a reeleição, mas perdeu para Ratinho Júnior (PSD).

— A nova conselheira é esposa do atual líder do governo Bolsonaro na Câmara dos Deputados, Ricardo Barros (PP/PA). O casal tem uma filha, a deputada estadual no Paraná, Maria Victoria (PP).

A Petrobras retomou a venda do Polo Golfinho, no offshore do Espírito Santo. Os campos vinham sendo negociados com a DBO Energy, que entrou na disputa com apoio da empresa alemã RWE. As conversas não resultaram em um acordo final de venda, publica a Reuters.

— A nova rodada de ofertas está prevista para o fim de maio. Ainda segundo a agência, DBO provavelmente fará outra oferta, e BW Energy e Seacrest Capital estão entre as empresas já demonstraram interesse no ativo.

Novos transformadores no Amapá. A concessionária LMTE terá até dezembro para instalar novos transformadores na subestação Macapá, que explodiu e causou um apagão no Amapá em novembro de 2020.

— O prazo está previsto em cronograma apresentado pela empresa e aprovado pela diretoria da Aneel na terça (4).

— A decisão segue a área técnica da agência, que recomendou a determinação de prazo para restabelecimento de todos os transformadores previstos nos contratos das subestações Macapá e Laranjal, em Laranjal do Jari, após alterações feitas durante o apagão no estado. Agência Estado

TIM lança edital para comprar energia renovável. O objetivo da companhia é ter 90% de seu consumo de energia proveniente de fontes renováveis até 2025.

— O edital é dirigido a empresas que trabalham com tecnologias solar, eólica, hidráulica e biomassa. A TIM dará prioridade a “empresas consolidadas no mercado de geração distribuída e que já tenham projetos em tramitação nas concessionárias do setor energético”.

— A companhia possui atualmente 34 usinas de energia solar, hídrica e de biogás em operação, e a meta é encerrar o ano com 60 unidades, segundo diz em nota o diretor de suporte aos negócios da TIM, Bruno Gentil. As novas usinas serão conectadas a 18 distribuidoras. Valor

Equinor compra empresa polonesa de renováveis. Os negócios da Wento incluem 1,6 GW de projetos solares em diferentes estágios de desenvolvimento.

— Segundo a Equinor, a aquisição está alinhada com a estratégia de alcançar gradualmente posições onshore lucrativas em mercados de energia renovável, em busca da liderança na transição energética, além de auxiliar a Polônia nessa transição. epbr

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/05/2021

MARCO DA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA SAI DA PAUTA POR FALTA DE CONSENSO

Por Larissa Fafá - 6 de maio de 2021 - Em Congresso, Setor elétrico, Solar, Transição energética

BRASÍLIA – O marco legal da geração distribuída (PL 5829/19), que estava previsto para ser votado nesta quinta (6), saiu da pauta do plenário da Câmara dos Deputados por falta de consenso entre os parlamentares.

Ontem, o relator, Lafayette de Andrada (Republicanos/MG), publicou um substitutivo, resultado das negociações que vem sendo feitas há cerca de dois meses entre mercado e os parlamentares.

Agora, segundo Lafayette, não há mais espaço para mexer em seu parecer. O desenho final do marco legal do setor – tema alvo de disputa entre governo, diferentes setores do mercado e parlamentares – caberá ao plenário.

A principal discordância é sobre quem paga a conta da geração distribuída.

Quem gera a própria energia têm o direito de abater o custo da eletricidade, mas também encargos que acabam rateados entre todos os consumidores. Associações que representam o setor de GD afirmam, contudo, que o saldo é positivo – isto é, os ganhos sistêmicos da geração descentralizada beneficia todos os consumidores.

Já os agentes de mercado que representam consumidores e distribuidoras argumentam que a solução não é sustentável enquanto for preciso ratear os custos da GD por todo o setor elétrico.

Portanto, consumidores mais ricos, que podem comprar os sistemas de geração, e empresas acabariam beneficiados por um subsídio-cruzado.

Pequenos e grandes consumidores

Deputados como Otto Alencar Filho (PSD/BA) tentam garantir isenção de encargos tarifários para consumidores que tenham sistemas até 500 kW de capacidade, como forma de garantir a atratividade e retorno dos investimentos feitos para gerar a própria energia.

Atualmente, sistemas até 75 kW são enquadrados como microgeração – é o perfil de consumidores individuais. A depender da fonte, como a solar, a minigeração vai até 5 MW, o que atende a grandes clientes, como shoppings e indústria ou empresas que contratam projetos de geração remota.

A maior parte dos projetos de geração distribuída utilizam painéis fotovoltaicos, seja nos telhados dos próprios consumidores ou de forma remota, em pequenas usinas construídas para este fim.

De outro, está um grupo representado por Marcelo Ramos (PL/AM), crítico do projeto.

Nesta semana, o deputado foi às redes sociais deixar claro que há uma pendência que considera fundamental sobre o cenário após a transição e que o texto “ainda não está fechado”.

Benefícios calculados pela Aneel

À epbr, Marcelo Ramos afirmou que um caminho para o consenso é definir que a Aneel, agência federal do setor elétrico, fique responsável por calcular os custos e os ganhos da GD, para que os consumidores-geradores tenham direito apenas aos benefícios que a geração descentralizada traz para a rede.

Com isso, a transição da regra vigente seria para o pagamento de todos os encargos, e não apenas o referente à distribuição (Fio B), como previsto inicialmente no relatório de Lafayette.

Se prevalecer, a proposta leva a discussão de volta para a Aneel, que entende que a GD se beneficia de um subsídio-cruzado e propôs, em 2019, a retirada dos descontos após um período de transição.

O presidente Jair Bolsonaro acabou interferindo, em apoio à campanha contra a “taxação do Sol” e chegou-se a um acordo para que a regulação seja revista no Congresso Nacional, que culminou no projeto de Lafayette.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/01/unnamed-120x86.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Lafayette de Andrada aceita mudar marco da geração distribuída por acordo

30 DE ABRIL DE 2021



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/Usina-solar-fotovoltaica-da-GreenYellow-em-Padre-Bernardo-Goias-120x86.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Congresso é fórum adequado para definir regras para geração distribuída, diz secretário do TCU

13 DE ABRIL DE 2021



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2019/02/Solar-no-campo-Ag%C3%A0ncia-Brasil-120x86.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Agronegócio apoia proposta do setor solar para marco legal da geração distribuída

17 DE MARÇO DE 2021



https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2018/06/25844345134_ea60712584_z-120x86.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1

TCU determina fim de subsídio que beneficia geração solar distribuída

20 DE NOVEMBRO DE 2020

Lafayette mudou o relatório

Entre as mudanças feitas no substitutivo, estão a redução de dez para oito anos para o pagamento do encargo referente à distribuição (Fio B) para algumas categorias de geração distribuída.

Alguns parlamentares críticos do texto consideram o período sugerido inicialmente como muito longo para que a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) banque o restante da conta. O prazo de oito anos também tinha sido sugerido pela Aneel ao relator, no início de fevereiro deste ano.

Outra mudança foi a redução de carga do que é considerado minigeração distribuída. Nas conexões de GD de fontes não despacháveis, como solar e eólica, a minigeração passa a ser caracterizada por sistemas acima de 75kW até 3MW.

Nas fontes despacháveis, como pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), a capacidade vai até 5MW.

O único ponto alvo de críticas que o relator não pretende modificar é a garantia de 25 anos nas regras atuais para quem já tiver a conexão antes da nova lei entrar em vigor.

“Acho fundamental respeitar os 25 anos porque é respeito aos contratos. O Brasil já sofreu muito com a imprevisibilidade, especialmente no setor elétrico. Quebrar isso é um sinal muito ruim para o investidor externo, porque muita gente fez captura de recursos internacionais para investir nesse setor no Brasil”, explicou Lafayette.

Apoio das frentes Ambiental e Agropecuária

Embora tenha encontrado dificuldade entre alguns parlamentares, o marco regulatório da geração distribuída conseguiu consolidar o apoio de duas frentes que, geralmente, atuam em posições antagônicas.

A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) solicitou o voto favorável ao texto por entender que as regras trazem segurança jurídica para pequenas e médias empresas e garante uma adaptação do mercado com o período de transição.

Também “protege o direito dos consumidores pioneiros, que acreditaram no compromisso público, assumido pela Aneel e Governo Federal, preservando a segurança jurídica e evitando o risco de judicializações”, segundo comunicado da FPA.

Pontos semelhantes são levantados em carta de apoio da Frente Parlamentar Ambientalista, coordenada pelo deputado Rodrigo Agostinho (PSB/SP).

Para ele, há possibilidade de perder a chance de incentivo à fontes de energia renovável caso o projeto não seja aprovado.

“Serão evitados mais de R\$ 173 bilhões em custos que seriam cobrados na conta de luz de todos os brasileiros, inclusive aqueles que não produzem energia própria”, escreveu.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 06/05/2021*

CIDA BORGHETTI, ESPOSA DO LÍDER DO GOVERNO NA CÂMARA, NOMEADA CONSELHEIRA DE ITAIPU BINACIONAL

Por epr - 6 de maio de 2021 - Em Política energética, Setor elétrico



https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/05/45313932262_fb24cf5785_c.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1

A ex-governadora do Paraná, Cida Borghetti. Foto: Cesar Itiberê/PR

O presidente Jair Bolsonaro e o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, nomearam nesta quinta (6) a ex-governadora do Paraná, Cida Borghetti, como conselheira da Itaipu Binacional. Ela terá mandato até 16 de maio de 2024 e vai substituir Carlos Marun, que foi nomeado para o cargo pelo ex-presidente Michel Temer e

mantido por Bolsonaro.

Cida Borghetti assumiu o cargo de governadora do Paraná em abril de 2018, quando o então governador Beto Richa renunciou para disputar uma vaga no Senado. Cida era vice-governadora, governou o estado por nove meses e disputou a reeleição, que acabou perdendo para o atual governador Ratinho Júnior (PSD).

Cida Borghetti é esposa do atual líder do governo Bolsonaro na Câmara dos Deputados, Ricardo Barros (PP/PA). O casal tem uma filha, a deputada estadual no Paraná, Maria Victória (PP).

Carlos Marun, que deixa o Conselho de Itaipu, foi nomeado esta semana como assessor de gabinete parlamentar na Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso do Sul. Vai atuar para assessorar o projeto da Ponte Bioceânica, que será construída sobre o Rio Paraguai, ligando as cidades de Carmelo Peralta, no Paraguai, e Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul.

De segunda a sexta, pela manhã, assinantes da newsletter Comece seu dia recebem por e-mail um briefing produzido pela agência epr com os principais fatos políticos, notícias e análises sobre o setores de petróleo e energia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/05/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS NEGOCIA VENDA DE ATIVOS DE GÁS NA BOLÍVIA

Intenção da estatal é se desfazer das operações ainda na Argentina e Colômbia

Por Bruno Rosa

RIO - A Petrobras está em negociações para se desfazer de suas atividades de exploração e produção de gás na Bolívia. A informação foi antecipada pelo colunista Ancelmo Gois em seu blog e confirmada pelo GLOBO. A intenção da estatal é encerrar ainda todas as atividades na Argentina e na Colômbia.

Na Bolívia, a produção de gás vem principalmente dos campos de San Alberto e San Antonio, onde a Petrobras detém 35% de participação em contratos de operação de serviços, que são operados principalmente para fornecer gás para o Brasil e a Bolívia.

Na semana passada, a estatal iniciou a fase vinculante referente à venda de seus 51% na Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG). A TBG é a dona e operadora do gasoduto Bolívia-Brasil em território brasileiro, com extensão de 2.593 km e capacidade de transporte de até 30 milhões de metros cúbicos de gás por dia.

Segundo uma fonte, a estatal está em negociações para vender, além dos campos de produção, as três unidades de processamento de gás natural (UPGN) que tem no país. Também estaria nos planos a venda da participação de 11% na Gás Transboliviano (GTB), que é responsável pelo lado boliviano do gasoduto Bolívia-Brasil, com extensão de 557 km.

A venda de 51% na TBG faz parte do acordo feito com o Cade em 2019, que prevê a saída da Petrobras no segmento de transporte de gás como forma de aumentar a competição no setor. O objetivo é reduzir o preço do gás no Brasil. Semana passada, estatal anunciou novo modelo de contrato de fornecimento de gás com as distribuidoras.

As vendas dos ativos de exploração e produção nos países da América do Sul e a venda do gasoduto fazem parte do plano de desinvestimento da estatal, que prevê arrecadar entre US\$ 25 bilhões e US\$ 35 bilhões.

Apesar de ter sido feito na gestão de Roberto Castello Branco, fontes ressaltam que o novo presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, vai manter o planejamento.

A empresa entrou na Bolívia em 1996 e em 2006 o governo do então presidente Evo Morales decretou a nacionalização das reservas e ativos de petróleo no país, o que gerou disputa entre a Petrobras e o governo do país vizinho.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/05/2021

STF DERRUBA EXTENSÃO AUTOMÁTICA DE PATENTES

Decisão pode levar a economia de R\$ 3 bilhões com medicamentos pelo SUS; ministros ainda devem decidir sobre modulação dos efeitos

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Supremo Tribunal Federal (STF) derrubou a extensão automática do prazo de vigência de patentes em sessão nesta quinta-feira. Para isso, o plenário decidiu pela suspensão do trecho da lei de patentes que prorrogava a proteção dos direitos de invenções por, em média, três anos e meio.

Os ministros Nunes Marques, Alexandre de Moraes, Edson Fachin, Rosa Weber, Cármen Lúcia, Ricardo Lewandowski, Gilmar Mendes e Marco Aurélio Mello seguiram o entendimento do relator da ação, Dias Toffoli.

O ministro havia concedido uma liminar suspendendo a extensão das patentes para fármacos e equipamentos médicos, após pedido da Procuradoria-Geral da República (PGR).

A decisão atinge todas as patentes, não apenas as vinculadas ao setor farmacêutico. Outras indústrias, como as de telecomunicações, eletroeletrônica e agronegócio, por exemplo, também serão impactadas.

Um ano para INPI contratar servidores

A Procuradoria argumentou que um parágrafo da lei que prorrogava a vigência das patentes para compensar a demora no processo no Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) era inconstitucional.

Dessa forma, produtos que estavam protegidos sob esse prazo extra, não devem contar mais com a reserva dos direitos de propriedade intelectual.

Os ministros ainda concordaram em estabelecer o prazo de um ano para que o INPI contrate servidores para compor o quadro de pessoal adequado à demanda. Além disso, o órgão também deve priorizar a implementação de soluções tecnológicas para melhorar os processos.

Modulação com exceção para fármacos

Os ministros ainda devem discutir na sessão da próxima quarta-feira uma modulação para a decisão, limitando um marco temporal.

Para garantir a segurança jurídica, o relator propôs que a decisão valesse apenas a partir da publicação da ata do julgamento, mantendo os prazos extras vigentes hoje, que ainda estão neste período de extensão.

A exceção seria para o caso das patentes que são objeto de ações judiciais e patentes relacionadas a produtos farmacêuticos ou de uso em saúde. Nesses casos, a decisão do Supremo seria reatrativa. De acordo com informações do INPI, a decisão atinge 3.435 patentes de imediato no caso de produtos de saúde.

“Nesse quadro, e diante dos enormes impactos financeiros sobre o sistema público de saúde decorrentes da aplicação do parágrafo único do art. 40, entendo que, na situação específica das patentes de uso em saúde, o interesse social milita em favor da plena e imediata superação da norma questionada” — diz o voto do relator.

Barroso afirmou que Legislativo deveria decidir

Luís Roberto Barroso abriu divergência na votação. O ministro defendeu que nesse caso específico, o Poder Legislativo seria a melhor instância para decidir sobre o tema. Além disso, Barroso também disse que a solução do caso não é diminuir a exclusividade de quem inventou, mas aumentar a eficiência do INPI.

— Acho que o Judiciário pode e deve ser pró-ativo quando se trata da proteção de direitos fundamentais e das regras da democracia e deve ser autocontido em tudo mais em regra geral — argumentou.

O presidente da Corte, ministro Luiz Fux, foi o último a votar e se juntou ao ministro Barroso na divergência. Com isso, o placar foi de 9 votos pela inconstitucionalidade e 2 contra.

De acordo com Dias Toffoli, o prazo da vigência das patentes é "extraordinariamente" maior no Brasil do que em outros países, o que traz impactos negativos e uma "violação generalizada" de direitos fundamentais sociais.

"O prolongamento arbitrário do privilégio vem em prejuízo do mercado como um todo, proporcionando justamente o que a Constituição buscou reprimir, ou seja, a dominação dos mercados, a eliminação da concorrência e o aumento arbitrário dos lucros, aprofundando a desigualdade entre os agentes econômicos e transformando o que era justificável e razoável em inconstitucional" — diz o voto de Toffoli.

Segundo um documento assinado por oito ex-ministros da Saúde, a decisão do STF pode levar a uma economia de R\$ 3 bilhões com medicamentos para o SUS.

Entenda o caso

Pela lei atual, patentes de invenções têm duração de 20 anos, contados a partir da data em que o pedido de proteção é registrado no Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI).

O parágrafo único do artigo 40, no entanto, prevê que a vigência da patente, ou seja, o prazo a partir da concessão do INPI, não pode ser inferior a dez anos.

Apesar dos avanços, a burocracia do INPI pode demorar mais de uma década. Para garantir que a vigência da patente tenha no mínimo dez anos, o período de proteção das invenções acaba sendo prorrogado. Esse foi o trecho contestado pela PGR.

Em seu relatório, Toffoli usou o exemplo do remédio Vonau Flash, da Universidade de São Paulo (USP), que teve seu pedido de patente formalizado em 2005 e concedido em 2018. Com a decisão do ministro, a patente está assegurada até 2025, 20 anos depois da formalização do pedido. Sem a decisão dele, ela valeria pelo menos até 2028, ou seja, dez anos após a concessão da patente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/05/2021

GOVERNO QUER CRIAR 2 MILHÕES DE VAGAS COM PROGRAMA DE BOLSAS DE QUALIFICAÇÃO PARA JOVENS

Plano da equipe econômica prevê pagamento de até R\$ 600, sendo R\$ 300 do governo e R\$ 300 de empregadores

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - A equipe econômica estima que a criação do Bônus de Inclusão Produtiva (BIP) para incentivar a entrada de jovens no mercado de trabalho pode criar 2 milhões de postos de emprego. A medida está em análise e deve funcionar como um plano piloto para uma flexibilização mais ampla das regras trabalhistas, a chamada carteira verde e amarela.

O BIP deve ser uma bolsa de cerca de R\$ 300 paga pelo governo a desempregados que não trabalham nem estudam, os chamados nem-nem, como revelou em entrevista ao GLOBO o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Na versão mais recente do plano, segundo técnicos, empresas que aderirem ao programa pagarão um valor equivalente em outro tipo de bolsa, o Bônus de Incentivo à Qualificação (BIQ). Se os

valores preliminares forem confirmados, o trabalhador receberia até R\$ 600, sendo R\$ 300 do governo e R\$ 300 do empregador.

Ainda não está claro qual será a carga horária. Hoje, o salário mínimo é de R\$ 1.100 por mês ou R\$ 5 por hora. Caso o valor de R\$ 600 se confirme, os trabalhadores contratados pelo BIP precisariam ter carga horária máxima de seis horas por dia para que a exigência do piso nacional seja cumprida.

De acordo com técnicos, a modalidade será diferente do contrato de aprendizagem, que tem exigências específicas, como a proibição de que o trabalho seja feito em horários que prejudiquem a frequência escolar.

O programa Jovem Aprendiz é voltado para adolescentes que têm entre 14 e 18 anos. Até agora, não há informações sobre restrição de idade para o BIP.

O plano da equipe econômica é usar o BIP como um modelo para a implantação da carteira verde e amarela, modelo de contrato com menos direitos trabalhistas que faz parte do programa de governo do presidente Jair Bolsonaro, mas nunca saiu do papel.

Para os integrantes do Ministério da Economia, a redução de parte das proteções da atual legislação trabalhista diminuiria o custo do trabalho e incentivaria a contratação no mercado formal. A ideia, no entanto, enfrenta resistências.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/05/2021

AMBEV E VALE SEGURAM QUEDA DA BOLSA, QUE FECHA PRÓXIMA DA ESTABILIDADE

Ibovespa encerrou o dia com leve alta de 0,30%, a 119.920 pontos; Dólar comercial cai 1,62%, cotado a R\$ 5,2779
O Globo



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25005713-f13-dab/FT1086A/x66062066.jpg.pagespeed.ic.5dd1-6xHq9.jpg>

Fábrica da Ambev. Foto: 31/03/2017 / Infoglobo

RIO — O Ibovespa, principal índice da B3, encerrou esta quinta-feira próximo da estabilidade, com leve alta de 0,30%, a 119.920 pontos. O dia de desempenho fraco na Bolsa foi compensado pela alta de ações com peso importante no índice, como a Ambev e a Vale.

As ações Ambev (ABEV3, com direito a voto) fecharam em alta de 8,55%, após o anúncio da troca de CEO na AB InBev, líder mundial do setor de cervejas e dona da gigante brasileira.

O atual CEO da companhia, o brasileiro Carlos Brito, deixará o cargo a partir de 1º de julho, depois de 15 anos à frente do grupo. Além da mudança no comando, a companhia reportou lucro líquido de R\$ 2,733 bilhões no primeiro trimestre deste ano, alta de 125,7% em relação aos três primeiros meses de 2020.

A companhia é o maior negócio do trio de empresários Jorge Paulo Lemann, Marcel Telles e Carlos Alberto Sicupira, do fundo 3G.

Henrique Esteter, analista da Guide Investimentos, afirma que o desempenho da Ambev surpreendeu o mercado, com a venda de cervejas crescendo mesmo em um cenário sem carnaval.

Em relatório divulgado pela manhã, analistas da XP avaliam que "a inovação no portfólio e a estratégia digital estão dando cada vez mais frutos, impulsionando o desempenho da empresa".

O relatório cita como caso de sucesso da companhia a cerveja Brahma Duplo Malte, que foi lançada há cerca de um ano e já teria garantido uma posição entre os top 5 mais vendidos pela empresa, contribuindo positivamente para o crescimento de 16% ao ano nos volumes de cerveja no Brasil.

Já a Vale (VALE3) fechou o dia em alta de 3,99%, o que tem um impacto significativo no Ibovespa, considerando que as ações da empresa têm hoje o maior peso dentro do índice.

— Vimos a briga entre China e Austrália na madrugada, fazendo com que o minério de ferro ultrapassasse US\$ 200 a tonelada, impulsionando a Vale e outras empresas do setor de siderurgia — explicou o analista Henrique Esteter.

A China anunciou nesta madrugada a suspensão de parte de sua cooperação econômica com a Austrália, após o país ter dito, no mês passado, que pretendia revogar um acordo sobre o projeto chinês das "Rotas da Seda". As tensões entre os dois países vêm aumentando desde 2018 em razão de divergências sobre temas que vão desde a tecnologia 5G até a origem do coronavírus.

Altas e baixas na Bolsa

O pregão desta quinta-feira também foi movimentado pela divulgação de balanços de empresas, que levaram a altas e baixas significativas.

Foi o caso da Ultrapar (UGPA3), que encerrou o primeiro trimestre com lucro de R\$ 132,2 milhões — queda de 18% em relação ao mesmo período do ano anterior. O grupo reúne as empresas Ipiranga, Oxiten, Ultragas, Ultracargo e Extrafarma.

As ações da companhia despencaram 6,84%, após atingir quedas ainda maiores ao longo do dia.

A Braskem (BRKM5), por sua vez, teve lucro líquido de R\$ 2,49 bilhões no primeiro trimestre, revertendo o prejuízo de R\$ 3,65 bilhões um ano antes. O resultado operacional recorrente da companhia (Ebitda) saltou de R\$ 1,28 bilhão para R\$ 6,94 bilhões, o maior de sua história para o período.

O resultado financeiro, por sua vez, foi negativo em cerca de R\$ 3,5 bilhões — ante R\$ 6,3 bilhões negativos nos 12 meses anteriores.

Com isso, as ações da empresa se mantiveram em queda durante o dia, fechando em -2,28%.

A Locaweb, que estreou na Bolsa na última segunda-feira, está entre as principais quedas do dia, com desvalorização de 5,56%.

As ações ordinárias da Petrobras (PETR3) caíram 1,41% e as preferenciais (PETR4, sem direito a voto), 1,38%.

Dólar tem volatilidade após Copom

O dólar comercial encerrou o dia em queda de 1,62% frente ao real, cotado a R\$ 5,2779..

Os investidores reagiram à decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) de elevar a taxa básica de juros a 0,75 ponto percentual.

O anúncio era esperado pelos agentes de mercado. Em seu comunicado, o Banco Central (BC) sinalizou que uma nova alta no mesmo patamar pode ser realizada na reunião de junho.

Além disso, foi mantida a expressão “normalização parcial”, segundo a qual o juro básico continuaria a ser elevado, mas ainda em um patamar especulativo para a economia. A autoridade monetária, porém, não firmou compromisso com essa posição.

Bolsas no exterior

O índice Dow Jones fechou o dia em alta de 0,93%, enquanto o S&P subiu 0,82%. A Nasdaq encerrou o dia em queda de 0,48%.

Depois de terem registrado quedas significativas na quarta-feira, as farmacêuticas tiveram um desempenho melhor nesta quinta, ainda que com alguns resultados negativos.

Negociadas na Nasdaq, as ações da Moderna e BioNTech caíram 1,44% e 1,62%, respectivamente. Já os papéis da Novavax tiveram alta de 0,41%.

As ações da Pfizer caíram 0,99%, enquanto as da Johnson & Johnson subiram 0,40%. Ambos são negociados na Bolsa de Nova York.

O presidente americano, Joe Biden, anunciou na quarta-feira seu apoio à suspensão da proteção de patentes desses imunizantes. A ideia é que isso ajude a acelerar a produção das doses no mundo.

Na Europa, as bolsas fecharam em alta. A Bolsa de Londres subiu 0,52%. Em Frankfurt, houve avanço de 0,17% e, em Paris, de 0,28%.

Nesta quinta-feira, o Banco Central da Inglaterra manteve a sua taxa de juros inalterada em 0,1% ao ano, confirmando as previsões do mercado.

O BC britânico também não alterou seu programa de compra de ativos, que está na casa dos 895 bilhões de libras.

As bolsas na Ásia fecharam no positivo, em sua maioria, nesta quinta-feira. Após dias de feriado prolongado, o índice Nikkei da Bolsa de Tóquio, teve alta de 1,8%. Em Hong Kong, houve alta de 0,77%.

Uma das exceções foi a bolsa chinesa, que teve leve queda de 0,16%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/05/2021

EM MENSAGEM A GUEDES E RAMOS, MARINHO RECLAMA DE CORTE NO ORÇAMENTO ENQUANTO ARTICULA POR MAIS VERBAS

Ministro do Desenvolvimento Regional diz que vetos irão paralisar programa Minha Casa, Minha Vida. No Congresso, negociação tenta R\$ 3 bi para obras

Por Manoel Ventura e Geralda Doca



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25005200-6d4-566/FT1086A/xmarinho-bolsonaro.jpg.pagespeed.ic.Bx0AYF6pUO.jpg>

O ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, e o presidente Jair Bolsonaro em evento em 2020 Foto: Jorge William / Agência O Globo/20-08-2020

BRASÍLIA — Chefe do ministério mais afetado pelos vetos e bloqueios feitos pelo presidente Jair Bolsonaro no Orçamento deste ano, o ministro Rogério Marinho (Desenvolvimento Regional) reclamou formalmente dos cortes aos ministros da

Economia, Paulo Guedes, e da Casa Civil, Luiz Eduardo Ramos.

Em ofícios encaminhados aos colegas no início desta semana, obtidos pelo GLOBO, Marinho diz que os cortes causam impacto nas políticas públicas executadas pela sua pasta. Ele afirma que os vetos foram concentrados em investimentos, que compõem majoritariamente as ações do ministério.

O ministério de Marinho perdeu R\$ 9,4 bilhões entre vetos e bloqueios, saindo de um Orçamento total de R\$ 23,5 bilhões para R\$ 14 bilhões.

“Considerando a importância do regular desempenho das políticas públicas do órgão para o cumprimento de sua missão institucional, solicito os bons préstimos desse ministério no sendo de envidar esforços para recomposição de dotações, evitando assim irreparáveis consequências à população brasileira”, disse Marinho a Ramos e Guedes.

Como os cortes, Marinho diz que haverá paralisação de obras do programa Minha Casa, Minha Vida a partir deste mês e “frustração de expectativas quanto ao novo programa habitacional do governo federal”, chamado de Casa Verde e Amarela. Ele estima “redução gradual de até 130 mil empregos, considerando diretos, indiretos e induzidos, apenas com relação aos vetos nos programas habitacionais”.

O ministro também diz que faltarão recursos para obras de segurança hídrica, de mobilidade urbana, e saneamento básico e abastecimento de água.

Para aumentar suas emendas, o relator do Orçamento deste ano, Márcio Bittar (MDB-AC), cortou gastos obrigatórios, gerando um impasse em torno da proposta orçamentária. Com o objetivo de ajustar o projeto, Bolsonaro atendeu a equipe econômica vetou um conjunto de despesas.

Como o ministério de Rogério Marinho foi o que mais ganhou com as mudanças do relator, ele também foi o que mais perdeu com os vetos. Marinho teria trabalhado diretamente junto ao relator para aumentar os gastos do seu ministério, segundo interlocutores do Palácio do Planalto.

Integrantes do governo que acompanharam de perto as negociações afirmam que a escolha sobre os vetos foi feita pelo Palácio do Planalto e que Bolsonaro decidiu dar prioridade às obras de segurança hídrica.

Proposta tenta recompor R\$ 3 bi para obras

Como parte dos ajustes no Orçamento, o governo encaminhou ao Congresso um projeto para recompor os gastos obrigatórios em R\$ 19 bilhões. Agora, a ala política do governo — liderada por Marinho — está negociando mais uma vez subestimar esses gastos para ampliar as obras.

Um ofício encaminhado pelo relator da proposta e líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), avalia ser “desnecessária” a recomposição de R\$ 1 bilhão em gastos do seguro-defeso (pago a pescadores artesanais) e de R\$ 2,6 bilhões com seguro-desemprego.

Sem uma proposta da equipe econômica para reverter uma parte do corte no Orçamento a fim de demandas da ala política do governo, a reunião de líderes dos partidos que estava prevista para ocorrer nesta quinta-feira será adiada para a próxima semana. A ideia era fechar um acordo em torno da votação dos vetos presidenciais e do projeto enviado pelo Executivo para corrigir despesas do Orçamento maquiado.

Apesar do ofício, Gomes disse ao GLOBO que defende a votação do projeto sem alteração, desde que a equipe econômica envie imediatamente outra proposta para reaver cerca de R\$ 3 bilhões. Ele afirmou, contudo, que está alinhado a Guedes.

— O que a gente quer é que a equipe econômica reveja os números do Orçamento, considerando os três primeiros meses do ano e faça algum tipo de remanejamento caso seja possível — disse Gomes.

A verba seria dividida entre o Ministério do Desenvolvimento Regional e o Meio Ambiente para evitar a paralisação de políticas públicas, como o programa habitacional para a baixa renda, além de projetos para levar água e saneamento básico, sobretudo para o Nordeste. Esses projetos são vitrine para o presidente Jair Bolsonaro, de olho na reeleição em 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/05/2021

PRONAMPE: CÂMARA APROVA PROJETO QUE TORNA PERMANENTE PROGRAMA DE CRÉDITO PARA PEQUENAS EMPRESAS

Com alterações, proposta retornará para a análise de senadores

Por Bruno Góes e Dimitrius Dantas



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25005453-3d3-99e/FT1086A/ximg20210505210238564.jpg.pagespeed.ic.gstjSH2oUN.jpg>

Vice-presidente Marcelo Ramos preside sessão da Câmara Foto: Pablo Valadares / Câmara dos Deputados

aprovado em março, o texto retorna agora para a análise de senadores.

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou na noite desta quinta-feira o projeto que torna o Pronampe, voltado para pequenas empresas, uma política de crédito permanente e estabelece condições dos financiamentos do programa. Como já houve alterações ao projeto original do Senado,

A proposta busca viabilizar que as micro e pequenas empresas continuem recebendo crédito com juros mais baixos do que os encontrados no mercado por meio de operações garantidas pelo governo.

Para isso, altera as condições do programa, que foi muito procurado em 2020 e concedeu mais de R\$ 37,5 bilhões para as empresas de pequeno porte.

No ano passado, as taxas eram de 1,25% acrescidos da taxa básica de juros, a Selic, (atualmente em 3,5%). Já o texto aprovado tanto pela Câmara quanto pelo Senado estabelece um limite máximo de 6% mais a Selic para novos empréstimos.

Novas medidas: MP flexibiliza regras trabalhistas e permite antecipar férias e adiar depósito do FGTS

Na Câmara, a oposição tentou alterar essa condição em votação de destaques ao texto, resgatando a taxa de 1,25% mais a inflação. A maioria dos deputados, porém, rejeitou essa hipótese.

MP 936: ENTENDA A SUSPENSÃO DE CONTRATO E A REDUÇÃO DE JORNADA EM 15 PONTOS

Prorrogação da MP 936 em 2021

A MP 936 autorizou a suspensão de contrato e redução de jornada e salário de empregados, com o objetivo de preservar empregos na pandemia. As medidas seriam válidas por 90 dias, mas foram prorrogadas até dezembro de 2020. Em abril de 2021, o governo editou a MP 1.045, que autorizou uma nova rodada do programa de suspensão e redução de jornada.

Como funciona a suspensão de contrato?

O trabalhador tem o contrato suspenso, e o governo paga o chamado Benefício Emergencial. Os valores desse complemento são calculados com base no seguro-desemprego a que o funcionário



teria direito, caso fosse demitido. Variam, portanto, de acordo com o salário que funcionário recebia antes da suspensão.

Como funciona a redução de jornada?

As empresas podem reduzir salário e jornada dos funcionários em 25%, 50% e 70%. Cortes diferentes destes têm de ser feitos por acordo coletivo. O governo paga um complemento, o chamado Benefício Emergencial, ao empregado. O valor desse complemento varia conforme o salário do funcionário e o percentual de corte, tendo por base o seguro-desemprego.

Como fica o salário do trabalhador?

O trabalhador vai receber a remuneração proporcional do empregador mais a complementação do governo. O repasse do governo, não necessariamente, vai repor todo o salário, porque o valor do seguro-desemprego não é equivalente ao salário que o empregado recebe na ativa.

Como o governo vai compensar perdas de quem for afetado?

O governo oferece uma compensação calculada de acordo com o valor do seguro-desemprego a que o trabalhador teria direito se fosse demitido e à redução de jornada. O valor do seguro-desemprego varia entre R\$ 1.100 e R\$ 1.911,84. Sobre esse montante, incide o percentual de redução de jornada.

Como deve ser o acordo?

Os termos do acordo, tanto os novos quanto os já realizados, podem ser encaminhados pelas empresas por meio do site e aplicativo Empregador Web. É preciso informar o número da conta bancária de cada funcionário, e esta não pode ser conta corrente. Para renovar os prazos dos acordos, as empresas precisam renegociá-los com os empregados e informar o governo.

Quem pode aderir à suspensão ou redução de jornada?

Esse regime pode ser adotado por micro, pequenas, médias e grandes empresas. Mas é restrito a companhias privadas, não valendo para as de economia mista, como a Petrobras, ou 100% controladas pelo Estado, como Infraero.

O empregado pode ser demitido após o fim do acordo?

Não. Há um período de estabilidade no emprego que deve ser igual ao período em que vigorou o corte de salário ou suspensão de contrato. Se a redução salarial durou dois meses, o funcionário tem mais dois meses de trabalho. Depois, pode ser demitido, com direito a seguro-desemprego. Se for demitido durante o período de estabilidade, receberá indenização, além das verbas rescisórias.

Vale para trabalhador com contrato intermitente?

Sim. Se esse trabalhador tiver mais de um empregador, receberá a compensação de cada um que reduzir a jornada.

Vale para trabalhadores domésticos?

Sim. A redução pode ser de 25%, 50% ou 70%. O pagamento da remuneração será proporcional à redução. Poderá haver suspensão do contrato também. Neste caso, o trabalhador doméstico tem direito a 100% do seguro-desemprego.

Como fica o cálculo da contribuição para o FGTS?

A base de cálculo para o FGTS será o salário reduzido, sem o acréscimo do seguro-desemprego. E o trabalhador não terá direito a sacar o Fundo. Em caso de suspensão do contrato, não haverá recolhimento.

E o pagamento de décimo terceiro proporcional?

Durante o período de suspensão do contrato, a contagem da proporcionalidade do 13º salário fica interrompida. Assim, não serão considerados os meses de suspensão. No caso da redução de jornada, os advogados dizem que o cálculo do 13º continuará sendo feito com base no salário contratual ou seja, no salário cheio.

Qual o efeito sobre férias?

No caso da suspensão, há o entendimento de que o período aquisitivo das férias também fica suspenso. Se as férias venceriam em março, mas no ano passado ele ficou cinco meses em suspensão de contrato, ele terá que esperar mais cinco meses neste ano para poder gozar as férias. No caso de redução de jornada, o período não muda, mas o valor será reduzido.

Como ficam benefícios?

Planos de saúde e odontológico devem ser mantidos tanto em caso de redução quanto de suspensão de contrato, assim como o vale-refeição. Previdência privada e auxílios creche e funeral também são mantidos. Se não houver deslocamento do empregado para trabalhar, não é devido o vale-transporte.

Como ficam as gestantes?

A nova MP estabelece que o período de garantia de emprego da funcionária gestante começará a contar a partir do quinto mês após o parto, ou após período de volta da licença-maternidade. Durante a licença, as gestantes terão a manutenção integral do salário-maternidade na redução de jornada e na suspensão de contrato.

A proposta também estabelece que os recursos usados como garantia pelo governo, que são oriundos do Fundo Garantidor de Operações (FGO), poderão vir do próprio Orçamento, de doações privadas e de recursos originados de créditos de organismos internacionais até o final deste ano.

Os deputados, no entanto, alteraram o texto para garantir 20% dos recursos disponíveis por esse fundo a empresas do setor de eventos que foram afetadas pela pandemia e já integram o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (PERSE).

A relatora da proposta, Joice Hasselmann (PSL-SP), também fez outras alterações. Uma delas é a portabilidade das operações do Pronampe, Será permitido que as operações sejam transferidas entre bancos participantes.

O Pronampe é voltado para microempresas com faturamento de até R\$ 360 mil por ano e pequenas empresas com faturamento anual de R\$ 360 mil a R\$ 4,8 milhões.

São duas linhas de crédito, que levam em conta a receita bruta anual da empresa. Uma outra mudança da Câmara é permitir que os empréstimos sejam calculados a partir da receita mais favorável ao empresário, seja em 2019 ou 2020.

Mais R\$ 5 bi de crédito de BNDES e BID

O governo federal pediu ao Senado a aprovação de um acordo firmado entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para abertura de uma nova linha de crédito para micro, pequenas e médias empresas.

O BID vai emprestar US\$ 750 milhões ao BNDES, que vai aportar mais US\$ 150 milhões, somando US\$ 900 bilhões disponíveis para empréstimos a empresas, o equivalente a cerca de R\$ 5 bilhões. Para ser confirmado, o empréstimo externo precisa ser aprovado pelo Senado Federal.

O financiamento é parte do programa de crédito emergencial para manter o funcionamento das empresas e a manutenção dos empregos diante da crise provocada pela pandemia da Covid-19.

Além disso, o empréstimo também visa à recuperação do investimento produtivo e a facilitar a aquisição de máquinas, equipamentos, veículos, bens e serviços para a produção.

A projeção do Ministério da Economia e do BID é de que a medida beneficie 11 mil empresas de até médio porte que foram afetadas pela crise.

O empréstimo tem prazo de 25 anos, com um período de carência de 5 anos e meio e taxa de juros baseada na Libor (sigla para London Interbank Offered Rate, taxa referencial utilizada para o cálculo de grandes empréstimos realizados entre instituições financeiras).

Para as empresas, as condições variam conforme análise de crédito junto ao BNDES.

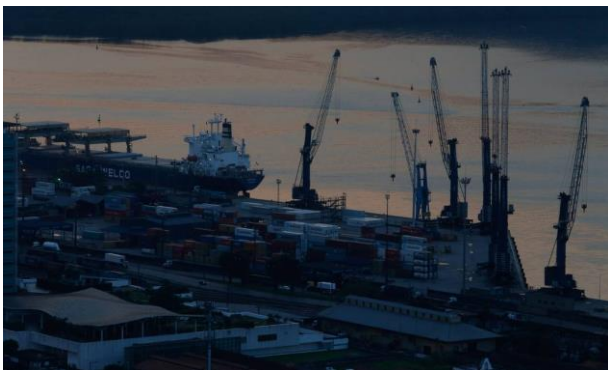
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/05/2021

TCU IMPÕE REVÉS AO GOVERNO E PRORROGA CONTRATO VENCIDO NO PORTO DE SANTOS

Marimex poderá permanecer na área até fim do contrato da Portofer, atual operadora ferroviária do porto, previsto para 2025

Por Ivan Martínez-Vargas



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24991177-69e-cbf/FT1086A/x68252599_PA-Santos-SP-08-06-2017Porto-de-Santos-Denuncia-de-favorecimento-a-empresas-envolven.jpg.pagespeed.ic.vqfNxTouso.jpg

Porto de Santos é um dos principais polos de exportação do país Foto: Marcos Alves / Agência O Globo (08/06/2017)

SÃO PAULO — O Tribunal de Contas da União (TCU) impôs uma derrota ao Ministério da Infraestrutura nesta quarta-feira ao decidir, por 5 votos a 3, estender o contrato já vencido da Marimex

no Porto de Santos até que haja um novo operador ferroviário do porto. O contrato da atual operadora da ferrovia interna do porto, a Portofer (controlada pela Rumo), vai até 2025.

Na visão do governo federal, a decisão trava projetos de expansão da capacidade logística do porto já no curto prazo. Os ministros contrariaram o histórico do próprio TCU, de não renovar contratos sem licitação.

A pasta comandada por Tarcísio de Freitas não tem interesse em renovar com a Marimex, que opera contêineres na região e cujo contrato acabou em maio de 2020. No lugar hoje ocupado pela empresa, o ministério e a SPA (autoridade portuária) querem licitar um terminal de fertilizantes, que ocuparia cerca de 90% da área e, no espaço restante, construir uma pera ferroviária (área de manobra de trens).

A área de manobra destravaria um gargalo atual na logística do porto. A atual ferrovia já opera hoje com 49 milhões de toneladas ao ano, próxima da sua capacidade máxima, de cerca de 50 milhões de toneladas.

Os investimentos previstos com o novo terminal e a área voltada aos trens seriam de R\$ 830 milhões.

Na sessão desta quarta, o TCU julgou um pedido formulado pelo Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários (Settaport), que defende a prorrogação do contrato da Marimex, sob o argumento de que encerramento da operação afetaria a geração de empregos na região de Santos. O processo corre em sigilo.

A maioria dos ministros acompanhou o voto do relator do caso, o ministro Vital do Rêgo, que em 2020 já havia concedido no mesmo processo uma cautelar (decisão provisória) que impedia o fim do contrato da Marimex.

Rêgo votou pela prorrogação do contrato com a empresa, que ocupa uma área de aproximadamente 100 mil metros quadrados no porto, sob o argumento de que a Secretaria de Portos, órgão do Ministério da Infraestrutura, não apresentou um planejamento adequado para a área.

— Ao longo de um ano, a Secretaria de Portos não nos disse como vai fazer a pera (ferroviária, área de manobra para trens), quando vai fazer, como vai fazer a SPE (Sociedade de Propósito Específico que vai substituir a Portofer, atual operadora da ferrovia interna do porto). É tão vago, pueril, volátil essa argumentação (do governo), não vem embasadas em nada — afirmou o ministro.

Vital do Rêgo rechaçou, ainda, a possibilidade de que fosse firmado um contrato de transição entre a SPA e a Marimex enquanto não fosse definido quem vai construir a pera e enquanto as obras não se iniciassem. O ministro afirmou, ainda, que a área hoje ocupada pela Marimex não deveria ficar ociosa.

Acompanharam o relator os ministros Augusto Nardes, Bruno Dantas, Aroldo Cedraz e Raimundo Carreiro.

O ministro Walton Alencar Rodrigues afirmou que a prorrogação do contrato poderia trazer insegurança jurídica ao permitir que a Marimex seguisse com o pleito judicial para estender seu contrato por 20 anos.

Rodrigues votou para que a extensão fosse feita de maneira mais curta até que as obras da pera ferroviária fossem iniciadas. Ele foi acompanhado pelos ministros Jorge Oliveira e Benjamin Zymler.

No governo, a decisão foi avaliada como um revés porque, apesar de a Marimex não ter obtido a prorrogação de seu contrato por 20 anos, a empresa conseguirá permanecer na área por um prazo maior do que os 18 meses previstos pelo governo inicialmente.

Ainda assim, o Ministério da Infraestrutura deve manter seu plano de licitar um terminal de fertilizantes e de ter a pera ferroviária na área, como planejado nas diretrizes do plano mestre e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

A licitação, na avaliação de técnicos ligados à pasta, pode ser feita com previsão de um período de transição entre a Marimex e o novo operador. Já o contrato com a Marimex poderia terminar antes de 2025 se o fim do contrato com a Portofer fosse antecipado, opção que está em análise pelo governo.

A construção da pera ferroviária, nesse caso, ficaria a cargo ou da vencedora da licitação do novo terminal de fertilizantes ou do novo operador ferroviário do porto.

O advogado da Marimex, Daniel Maciel, afirmou que a empresa não é parte na ação julgada pelo TCU, e que a companhia pleiteia ficar por mais 20 anos no local.

— Precisamos aguardar a publicação do acórdão (decisão do tribunal) porque não tivemos acesso aos autos. A nossa batalha judicial tem um contexto diferente do julgado pelo TCU. O objetivo da empresa é ficar 20 anos na área — afirmou.

A Marimex opera em Santos desde 1987, quando firmou um contrato com a Codesp (nome antigo da autoridade portuária) sem licitação para explorar uma área de cerca de 15,7 mil metros quadrados. A empresa opera hoje uma área muito maior, de 95,5 mil metros quadrados, dos quais apenas 42 mil foram licitados.

A empresa diz na Justiça que vinha tentando renovar o seu contrato desde 2016 e que obteve pareceres favoráveis da própria autoridade portuária antes de 2019. No ano passado, porém, a SPA e o Ministério da Infraestrutura negaram o pedido de renovação.

Procuradas, a SPA e o Ministério afirmaram em nota que aguardam a publicação do acórdão “para definir os próximos passos em relação ao plano de expansão da ferrovia no porto”.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 06/05/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO CONTA COM PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS ATÉ JANEIRO, DIZ SECRETÁRIO

Governo conta com privatização da Eletrobras até janeiro, diz secretário

Por *Isabel Versiani*

BRASÍLIA (Reuters) – O governo brasileiro espera concluir o processo de privatização da Eletrobras até janeiro de 2022, em meio à expectativa de que a medida provisória que abre espaço para a operação possa ser votada na Câmara dos Deputados na semana do dia 17 deste mês, disse o secretário da Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, nesta quinta-feira.

O projeto precisa ser apreciado também pelo Senado antes de 22 de junho para que a MP não perca a validade.

“O apoio que o Congresso tem dado para o novo texto da MP da Eletrobras, que é bem diferente do que foi o original lá atrás, é fantástico. Conseguimos costurar um acordo que é um ganha-ganha enorme”, disse Mac Cord, ressaltando a parceria com o relator da matéria, deputado Elmar Nascimento (DEM-BA).

O secretário ressaltou que o prazo da semana de 17 de maio tem sido citado pelo próprio relator.

“O prazo para gente concluir toda a operação, quando a gente coloca todo o cronograma do TCU (Tribunal de Contas da União) bonitinho, a operação é concluída em janeiro de 22”, disse o secretário.

Pelas estimativas do governo, a privatização da Eletrobras renderia 25 bilhões de reais ao Tesouro, com o pagamento de outorga pela empresa pela renovação dos contratos de suas hidrelétricas. Um montante da mesma ordem deverá a ser aportado pela empresa, para aliviar tarifas, ao longo do tempo na chamada Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um fundo que custeia diversos subsídios embutidos nos custos da energia.

CORREIOS E OUTRAS

A desestatização dos Correios é a outra grande aposta do governo para este ano, com edital previsto para ser lançado em novembro e a privatização podendo acontecer em no máximo três meses depois disso, disse o secretário.

No caso da empresa postal, Mac Cord resalta que o importante não serão os valores arrecadados, que tendem a ser pouco expressivos, mas o impacto que a desestatização trará do ponto de vista de aumento de investimento e de eficiência.

Outras empresas controladas pela União com lançamento de edital de privatização previsto para este ano são a Ceasaminas, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a Empresa Gestora de Ativos (Emgea), a Trensurb e o braço da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que atua em Belo Horizonte.

Mac Cord fez um mea culpa em relação às críticas feitas à lentidão do programa de privatização do governo, destacando que pode ter faltado ao Executivo comunicar melhor os avanços.

“O programa de privatização do governo não está nem nunca esteve parado, muito ao contrário. Ninguém conseguiu fazer em tão pouco tempo tudo isso que a gente conseguiu”, disse o secretário.

Além das privatizações previstas para os próximos meses e da inclusão de um total de 15 estatais no Programa Nacional de Desestatização (PND), Mac Cord cita que os desinvestimentos realizados desde o início do governo somaram mais de 200 bilhões de reais.

Deste total, 33,5 bilhões de reais corresponderam à venda da Transportadora Associada de Gás (TAG), subsidiária da Petrobras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/05/2021

KLABIN VAI AMPLIAR FÁBRICA NO PARANÁ COM INVESTIMENTO DE R\$ 2,6 BILHÕES

Gigante de papel e celulose vai usar o valor para expandir a capacidade no segmento de papéis para embalagem, por meio da construção de duas máquinas

Por Luísa Laval, O Estado de S.Paulo

A gigante de papel e celulose Klabin comunicou nesta quarta-feira, 5, que seu conselho de administração aprovou um novo aporte para a segunda etapa do Projeto Puma II. Com isso, a fábrica incluirá a instalação de uma máquina de papel cartão. A alteração demandará um investimento adicional de R\$ 2,6 bilhões.

De acordo com a empresa, o projeto prevê a expansão da capacidade no segmento de papéis para embalagem, por meio da construção de duas máquinas de papel com produção de celulose integrada, na unidade industrial Puma, no município de Ortigueira (PR).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/0/1620268047308.jpg>

Klabin quer ampliar a capacidade de sua fábrica no Paraná. Foto: Feliz Leal/AEN

O investimento bruto total do Projeto Puma II, atualizado pela variação cambial e inflação, vai totalizar R\$ 12,9 bilhões, sendo R\$ 1,2 bilhão em impostos recuperáveis. Desse montante, R\$ 5,8 bilhões foram desembolsados até março deste ano, enquanto o restante será aplicado até 2023.

De acordo com a Klabin, a mudança da segunda etapa para viabilizar a produção de papel cartão levou em consideração, entre outros aspectos, o crescimento esperado para o mercado de embalagens, impulsionado pelo potencial de substituição de plástico.

A companhia diz que os investimentos serão realizados com caixa próprio. “Não há necessidade de contratação de financiamentos adicionais para o projeto”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/05/2021

RAÍZEN DEVE PROTOCOLAR EM JUNHO MAIOR IPO DO ANO

Por Cynthia Declodt

A Raízen, joint venture da Cosan e Shell, se prepara para protocolar o pedido de oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) no começo de junho. A ideia é que o preço inicial dos papéis seja conhecido no meio do mês seguinte. A oferta ficará entre

R\$ 10 bilhões e R\$ 13 bilhões e já atrai investidores estrangeiros que investem em seus controladores. A Raízen deve buscar também investidores interessados no tema de sustentabilidade e reforçar a trajetória da empresa nesse sentido: a prioridade é mostrar o desenvolvimento de tecnologias de bioenergia e renovável.

O lançamento dos papéis da Raízen pode ser o maior IPO do ano e deve ocupar um dos quatro primeiros lugares entre os que movimentaram os maiores volumes na história da Bolsa brasileira. O maior IPO de todos os tempos até agora foi o do Santander, feito em 2009, que girou R\$ 13,2 bilhões. Foi seguido pela BB Seguridade, em 2013, que atingiu R\$ 11,5 bilhões. No fim do ano passado, o IPO da Rede D'Or se consolidou em terceiro lugar, movimentando R\$ 11,4 bilhões. Procurada, a Raízen não comentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/05/2021

CREDORES DO GOVERNO DO RIO COBRAM USO DE RECURSOS DA VENDA DA CEDAE PARA PAGAR ATRASADOS

Leilão na semana passada arrecadou R\$ 22,6 bilhões, que serão divididos entre Estado, municípios e fundo metropolitano; grupo de fornecedores diz que administrações deixaram de fazer pagamentos nos últimos anos por causa da crise fiscal

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

Um grupo de fornecedores da prefeitura e do Estado do Rio de Janeiro, liderados por empresas do setor da construção civil, reivindica parte da outorga da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae). Eles argumentam que, por causa da crise fiscal, as administrações deixaram de fazer uma série de pagamentos nos últimos anos por falta de dinheiro e agora que terão recursos em caixa precisam honrar os compromissos passados.

Os lances dados na semana passada pelos lotes da Cedae vão render aos governos R\$ 22,6 bilhões. Cerca de R\$ 14 bilhões vão para o Estado, R\$ 8 bilhões para as prefeituras envolvidas e o restante para o fundo metropolitano. “Antes eles não tinham dinheiro e não podiam pagar. Agora com a venda da Cedae, o caminho natural seria pagar o que devem”, diz o presidente da Associação das Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro (AEERJ), Alfredo Schwartz.

Ele afirma que, no caso do setor, são obras empenhada, obras feitas e não pagas. Recentemente, afirmou o executivo, a prefeitura praticamente cancelou entre R\$ 4 bilhões e R\$ 5 bilhões de restos a pagar. “O prefeito publicou decreto em que definiu que os valores que não fossem liquidados até março seriam extintos. Mas deixou uma brecha dizendo que poderia haver uma auditoria para fazer o pagamento. Só que isso não vai ocorrer.”



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/5/1619814677350.jpg>

*Unidade de tratamento Guandu, da Cedae, em Nova Iguaçu.
Foto: André Coelho/EFE*

A associação fez uma denúncia no Tribunal de Contas do Município (TCM), com pedido de tutela provisória, alegando irregularidade na decisão do prefeito do Rio, Eduardo Paes. O tribunal pediu esclarecimentos e aguarda posição da administração atual, que pediu mais tempo para responder aos questionamentos. Procurada, a prefeitura não respondeu ao pedido de entrevista.

Schwartz diz que o problema também afeta os pagamentos do Estado do Rio, que cancelou R\$ 3,3 bilhões em restos a pagar. No relatório do quinto bimestre de 2020, o Tribunal de Contas do Estado (TCE) já havia feito alerta sobre um cancelamento de R\$ 741 milhões. “Cabe destacar que o

cancelamento de restos a pagar de despesas já liquidadas sem as devidas justificativas contraria as normas gerais de contabilidade pública e de transparência”, afirmou o tribunal, no relatório.

Em nota, o governo do Rio afirmou que “o cancelamento ocorreu por conta da prescrição”, o que também gerou uma série de questionamentos. O professor titular de direito financeiro da Universidade de São Paulo, Fernando Facury Scaff, diz que esse tipo de medida é um desrespeito aos credores. “Restos a pagar é aquele montante que não foi pago em um ano, mas que terá de ser pago no ano seguinte por que as empresas forneceram bens e serviços.”

Na avaliação dele, a ideia de prescrição não atinge esse tipo de situação. A questão é que as empresas ficam numa situação delicada, pois se entram na Justiça para tentar receber, correm o risco de o montante virar precatório. “Isso se torna fonte de dois problemas. Um é que quem vai fornecer algum serviço para o Rio acaba cobrando mais por causa do risco de não receber. Além disso, esse tipo de postura da margem a corrupção.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/05/2021

COM BAIXA ANTES DA HORA E INDICAÇÕES PARADAS, ANTT FICARÁ COM DIRETORIA DESFALCADA

Das cinco cadeiras de direção da agência, só quatro estarão ocupadas, sendo que três diretores são 'substitutos', porque não passaram pelo aval do Congresso

Por Amanda Pupo e Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Uma baixa antes da hora e indicações paradas no Senado farão com que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) passe a deliberar em breve com a diretoria colegiada incompleta. Dos quatro diretores que restarão na agência, três são "substitutos", ou seja, não passaram pelo aval do Congresso. Eles assumem cadeiras no colegiado enquanto os titulares indicados pelo presidente Jair Bolsonaro não são aprovados no Senado. Além dessa espera, o governo precisará escolher mais dois nomes para a agência, num momento de pressão e fragilidade que deixa o órgão mais vulnerável a indicações políticas.

O desfalque na diretoria da ANTT - que tem cinco cadeiras - vai ser concretizado neste mês em razão da saída antecipada de Weber Ciloni da agência. Empossado no governo Temer, em 2018, Ciloni tem mandato até fevereiro de 2022, mas comunicou na semana passada que deixará seu posto por razões pessoais.



https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/1/162032914431_9.jpg

Dos quatro diretores da ANTT, três são 'substitutos' e não foram aprovados pelo Congresso. Foto: Divulgação

Ele está com 65 anos e, desde que a agência passou a deliberar virtualmente em razão da pandemia, trabalha de Araraquara (SP). Aos colegas, disse que não se adaptou ao trabalho remoto. Ciloni deve tomar a segunda dose da vacina contra a covid-19 apenas no segundo semestre, e assim só lhe restariam poucos meses para atuar no órgão presencialmente, como preferia. Como toda a lista dos três diretores substitutos já compõe o colegiado atualmente, não há quem colocar imediatamente para cobrir o espaço deixado pelo diretor.

Dessa forma, a ANTT só terá chance de ter cinco integrantes quando o plenário do Senado aprovar os indicados por Bolsonaro. Até agora, somente a Comissão de Infraestrutura da Casa deu aval aos nomes: de Davi Barreto, que atualmente já é diretor, mas precisa ser aprovado novamente como diretor-geral; do hoje diretor substituto Alexandre Porto; e do agora deputado estadual em Minas Arnaldo Silva Júnior.

Silva Júnior desistiu da indicação após a polêmica que envolveu seu nome - como presidente do diretório municipal do DEM em Uberlândia (MG), ele não poderia ter sido indicado, conforme revelou o Estadão/Broadcast. Logo após a publicação da reportagem, a Secretaria-Geral da Presidência da República já havia informado que o nome seria retirado se qualquer descumprimento da Lei das Agências fosse confirmado - o que era incontestável no caso de Silva Júnior. Suplente, ele tomou posse como deputado estadual na semana passada na Assembleia Legislativa de Minas após a morte do colega Luiz Humberto Carneiro (PSDB).

Também no ano passado, o governo indicou Rui Gomes para a vaga que abrirá assim que Barreto for aprovado para o posto de diretor-geral. Mas, como essa alteração não foi confirmada até o momento, a indicação de Gomes continua parada no Senado, sem ter passado por sabatina.

Diante dessa dança de cadeiras, o governo Bolsonaro vive uma espera enquanto o Senado não aprova seus escolhidos, mas também precisará agir. Antes da saída de Ciloni da agência, o Executivo ainda precisava enviar mais um nome para a ANTT, em razão da desistência de Silva Júnior. Agora, deverá escolher dois.

Governo, senadores e o Ministério da Infraestrutura terão de entrar em um acordo sobre as novas indicações em um momento de pressão. Enfrentando a CPI da Covid, o Planalto tem tentado nos últimos meses encontrar um espaço na estrutura do Executivo para acomodar aliados que estão no Senado, e as vagas em agências reguladoras são um ativo de grande valor para os senadores.

Cabe à diretoria da ANTT, por exemplo, analisar desde as taxas de pedágio à autorização para o funcionamento de novas linhas rodoviárias para transporte de passageiros - um dos temas que mais geraram controvérsia entre o governo, que quer abrir o mercado para novos competidores, e o Senado, que tem entre seus membros herdeiros de empresários que atuam no setor há anos.

O assunto também está em andamento na ANTT. O órgão estuda a revisão das regras desse setor e há uma avaliação de integrantes do governo de que esse não seria o melhor momento para pensar em indicações. Ainda pesa o fato de o projeto de lei aprovado no Senado que pode dificultar a competição no transporte de passageiros estar agora nas mãos dos deputados. A indicação do nome de Ciloni, que deixará a agência, foi atribuída ao MDB da Câmara, ainda em 2018.

Lei das Agências proíbe indicação de políticos a cargos de diretoria

A experiência passada não foi boa para o governo. O nome de Silva Júnior foi emplacado justamente durante as articulações em torno desse projeto, enquanto tramitava no Senado. À época, Silva Júnior era funcionário do gabinete do agora presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), defensor da proposta que altera as regras do transporte de passageiros.

A indicação de seu nome foi alvo de questionamento pelo fato de ele comandar o diretório municipal do DEM em Uberlândia. O governo e a Comissão do Senado ignoraram as restrições da Lei das Agências Reguladoras ao levar adiante o processo para o político assumir o posto na ANTT.

Ele já tinha sido aprovado pela Comissão de Infraestrutura do Senado no fim do ano passado, mas pendia de análise do plenário da Casa. Segundo ele, a desistência já foi comunicada ao governo e ao Senado.

A Lei das Agências (13.848/2019) é clara ao impedir a indicação de políticos a cargos de diretoria de órgãos reguladores. Além de ministros, secretários estaduais e municipais e titulares de mandato no Legislativo, a legislação veda "dirigente estatutário de partido político" e "pessoa que tenha atuado, nos últimos 36 meses, como participante de estrutura decisória de partido político ou em trabalho vinculado a organização, estruturação e realização de campanha eleitoral".

A possibilidade de Silva Júnior desistir da vaga na ANTT veio à público em abril, após a morte de Luiz Humberto Carneiro. Suplente, Silva Júnior assumiu a cadeira na Assembleia Legislativa de Minas na semana passada. Ele já teve uma passagem pela Casa como deputado entre 2015 e 2019.

Em conversa com a reportagem antes de tomar posse, Silva Júnior disse que a decisão de abrir mão da vaga na agência reguladora se deu por motivos pessoais e profissionais, mas demonstrou incômodo com o fato de sua indicação ter sido associada a fatores políticos.

"Eu não estava indo para a ANTT para fazer política. Se eu quiser fazer política vou assumir mandato", disse. Mesmo antes da morte do colega, desistir do posto na ANTT já estava em avaliação pelo deputado. "Quando a gente recebe um convite para trabalhar num órgão importante, relevante em âmbito nacional, é com uma visão de colaboração, de trabalho, dedicação. A partir do momento que gerou uma polêmica em relação a isso, eu não tenho objetivo nenhum em estender essa discussão numa coisa que para mim não há nada de irregular", afirmou Silva Júnior. "Parece que a vida pública hoje tornou-se um peso curricular."

O deputado argumentou que, para ele, a vedação prevista na Lei das Agências só diria respeito a cargos em nível nacional. "É justamente para evitar que haja alguma interferência do ponto de vista nacional. Qual é o escopo de interferência de uma presidência do DEM no âmbito municipal em Uberlândia?", perguntou. Essa especificação, no entanto, não está presente na lei. "Isso seria uma discussão inclusive para ser avaliada (se é à nível nacional ou não a vedação), tudo bem", admitiu Silva Júnior.

Regras de transporte

Pacheco emplacou o nome do ex-deputado durante as negociações do projeto de lei que pode dificultar a competição no transporte de ônibus interestadual - cuja regulação é feita pela ANTT. O texto já foi aprovado no Senado e aguarda avaliação dos deputados. Com pai sócio de empresas de transporte rodoviário, Pacheco foi um dos senadores que travaram uma disputa com o Ministério da Infraestrutura para aprovar as novas regras, consideradas por técnicos do governo como restritivas ao livre mercado.

À época, Pacheco afirmou que cabe ao ministério "identificar os nomes aptos à função", negou ter influenciado na escolha para a ANTT e disse não ter interesse pessoal algum com o projeto de lei em questão. As discussões ocorreram na mesma época em que o parlamentar se tornou o candidato do Planalto à presidência do Senado.

Segundo apurou a reportagem, apesar de ter sido considerada positiva entre integrantes da agência, a desistência de Silva Júnior gerou temor de que Pacheco demore para colocar os outros nomes indicados à ANTT para avaliação do plenário do Senado.

Eles foram aprovados pela Comissão de Infraestrutura em dezembro do ano passado, mas ainda dependem do aval da maioria dos senadores. Entre os indicados está Davi Barreto para ocupar a diretoria-geral da agência. Engenheiro e ex-auditor no Tribunal de Contas da União (TCU), Barreto é considerado um dos principais fiadores do movimento de abertura do transporte interestadual de passageiros - o que incomoda uma ala de senadores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/05/2021

GOVERNO QUER LIMITAR OUTORGA DO 5G A 10% DO VALOR DA FAIXA

Segundo cálculos enviados ao TCU, a frequência foi avaliada em R\$ 44 bilhões; como o governo impôs contrapartidas ao uso da faixa, as empresas teria de pagar no máximo R\$ 4,4 bilhões no leilão previsto para agosto

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo está decidido a limitar o bônus de outorga do 5G a no máximo 10% do valor da faixa. Cálculos enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU) apontam que a frequência foi avaliada em R\$ 44 bilhões, montante que seria cobrado das teles caso o governo não impusesse nenhum investimento como contrapartida ao uso da faixa - nem os diretamente ligados ao 5G, como redes de antenas, nem aqueles não associados à futura tecnologia. Assim, as empresas teriam que

pagar no máximo R\$ 4,4 bilhões pela frequência no leilão, que está previsto para agosto, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

Apesar dos questionamentos do TCU a respeito de parte desses investimentos e sobre se eles representariam um desvio ao teto de gastos, o governo está confiante de que não precisará abrir mão deles no edital. Os principais são a construção de uma rede de comunicações exclusiva para órgãos públicos e o Programa Amazônia Integrada e Sustentável (PAIS), que pretende conectar regiões isoladas do País por meio de fibra óptica. Para a rede privativa, o governo estabeleceu um teto de R\$ 1 bilhão e para o PAIS, de R\$ 1,5 bilhão.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/7/1617940616179.jpg>

Governo está decidido a limitar o bônus de outorga do 5G a no máximo 10% do valor da faixa. Foto: John Sibley/Reuters

A área técnica da corte de contas enviou ofício ao Ministério das Comunicações e à Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) em que aponta os riscos do leilão e levanta questionamentos sobre o desvio das regras fiscais, falhas nos projetos e a incoerência entre o processo de desestatização da Telebrás e a previsão de que a estatal será a gestora da rede privativa do governo.

A ideia é que os questionamentos sejam respondidos pelo governo e pela Anatel de forma a manter as obrigações no edital. A ideia é encontrar argumentos que convençam os ministros do TCU a dar aval à proposta. Já há um precedente: o plenário aprovou a inclusão de investimentos cruzados no processo de prorrogação de ferrovias, mesmo sem apoio dos técnicos da corte de contas, que também questionavam o desvio de regras orçamentárias.

Todos esses investimentos deverão ser realizados por uma empresa a ser criada pelas teles, a Entidade Administradora da Faixa de 3,5 GHz (EAF), mesmo modelo que foi usado no edital do 4G, quando as teles bancaram a transição da TV analógica para o sinal digital. O TCU questiona de que forma será possível fiscalizar os recursos e, posteriormente, transferir a rede privativa para a União.

O governo está convicto sobre a criação da entidade e não quer correr os riscos inerentes à abertura de licitações bilionárias para construir a rede privativa e as redes para conexão da Região Norte. As teles, por sua vez, também se preocupam com a possibilidade de terem que responder ao TCU em razão dos investimentos, que podem ser caracterizados como públicos. Para o governo, porém, as companhias estariam indo além em suas críticas, avançando inclusive sobre a escolha da política pública, que seria atribuição do Executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/05/2021

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

LUCRO DA NEOENERGIA AVANÇA 75% NO 1º TRIMESTRE

A companhia reportou lucro de R\$ 1 bilhão no período; a receita operacional líquida cresceu 27%, para R\$ 8,58 bilhões

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

O grupo Neoenergia registrou lucro de R\$ 1 bilhão no primeiro trimestre de 2021, alta de 75% em relação a igual período no ano passado.

A receita operacional líquida cresceu 27%, para R\$ 8,58 bilhões, e o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) foi de R\$ 2,3 bilhões, crescimento de 50% na comparação anual.

Em seu relatório de resultados, a companhia destacou o início da operação da Neoenergia Distribuição Brasília, após a incorporação, em março, da distribuidora da Companhia Energética de Brasília (CEB). A Neoenergia venceu o leilão de privatização da CEB em dezembro, com uma oferta de R\$ 2,5 bilhões.

Com isso, o grupo alcançou 15,5 milhões de clientes no primeiro trimestre deste ano, aumento de 9,6% em relação ao primeiro trimestre de 2020. Entre janeiro e março, o volume de energia injetada pela empresa foi de 18.508 gigawatts hora (GWh), aumento de 6,2% na comparação anual.



[https://s2.glbimg.com/-oUlxF257RqwPiRJKRN9nfnnK1=/0x0:591x437/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/c/c8SMf4RGel5hAewEOoOw/linha-de-transmissao-nova-porto-primavera-em-rio-brilhante-mato-grosso-do-sul-da-neoenergia-instagram.png](https://s2.glbimg.com/-oUlxF257RqwPiRJKRN9nfnnK1=/0x0:591x437/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/c/c8SMf4RGel5hAewEOoOw/linha-de-transmissao-nova-porto-primavera-em-rio-brilhante-mato-grosso-do-sul-da-neoenergia-instagram.png)
Linha de Transmissão Nova Porto Primavera, em Rio Brilhante, Mato Grosso do Sul, da Neoenergia — Foto: Instagram/Neoenergia

Ao todo, a Neoenergia investiu R\$ 1,8 bilhão nos três primeiros meses do ano, alta de 89% na comparação com o primeiro trimestre de 2020. Deste valor, R\$ 416 milhões foram direcionados para projetos de geração de energia renovável. No momento, o grupo está desenvolvendo os complexos eólicos de Chafariz (PB), com 471,2 megawatts (MW) de capacidade, e Oitis (BA/PI), com 566,5 MW

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/05/2021*

APLICATIVO DE FRETES DA BUNGE CRESCE E SE TORNA UMA EMPRESA

Vector, que já movimentou R\$ 2,6 bilhões em pagamentos, agora buscará outros clientes e produtos
Por Fernando Lopes — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/a0FmkNMpT9wZ2kb18v-aZmUYOo=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/6/a/dxCn3kQQubXKWh9TFqqA/foto06agr-101-vector-b12.jpg](https://s2.glbimg.com/a0FmkNMpT9wZ2kb18v-aZmUYOo=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/6/a/dxCn3kQQubXKWh9TFqqA/foto06agr-101-vector-b12.jpg)
Maciel, da Vector: “ineficiência é o inimigo comum de embarcadores e motoristas” — Foto: Divulgação

Pouco mais de um ano depois ser lançado pela Bunge para digitalizar a contratação de fretes rodoviários da multinacional americana no Brasil, o aplicativo Vector está se transformando em uma empresa independente.

Em uma joint venture com a Target, companhia de origem argentina e operações na Argentina, no Brasil e nos EUA com foco em soluções de logística e tecnologia, a Bunge apresentará a nova Vector hoje ao mercado.

A empresa parte de uma base já elevada. Como aplicativo de fretes da Bunge, que movimenta cerca de 25 milhões de toneladas de

grãos por ano no Brasil, viabilizou 557 mil viagens e o pagamento de R\$ 2,6 bilhões desde que foi criado, no início de 2020.

Segundo a múlti americana, o aplicativo que virou empresa já responde por 97% de sua movimentação de cargas por rodovias no Brasil, com um cadastro formado por cerca de 48 mil caminhoneiros e transportadoras.

“Já pensávamos em uma plataforma aberta nesse mercado desde o lançamento do Vector. Estamos liderando um movimento de transformação digital, e como uma andorinha só a Bunge não faria verão”, afirmou Makoto Yokoo, diretor de logística da múlti no Brasil, ao Valor.

Mas tudo indica que uma andorinha chinesa já vai se unir à base de clientes Vector. Segundo Javier Maciel, CEO da nova empresa, o contrato com a estatal chinesa de agronegócios Cofco já foi fechado e a operação está em fase de integração de sistemas.

O Valor não conseguiu contato com a Cofco International ontem, mas a trading de grãos é uma das que mais crescem no Brasil. Segundo estimativas, ela origina e transporta para os portos do país pelo menos 10 milhões de toneladas de soja e milho por safra agrícola, e a crescente demanda chinesa a privilegia.

“Do ponto de vista do motorista, é preciso que tenhamos outros usuários. Trata-se de uma mudança de perspectiva. Nesse mercado, o embarcador costuma achar que o vilão é o motorista, e vice-versa. Mas o vilão é o tempo que o caminhão fica parado, e a ineficiência é o inimigo comum”, diz Maciel.

Como a Vector integra caminhoneiros e clientes, agiliza carregamentos e desembarques e permite um aproveitamento melhor de fretes de retorno – tudo de forma digital – o CEO, egresso da Target, acredita que o número de motoristas cadastrados, quase todos munidos de smartphones e com agendas muito mais organizadas do que se pensa, tem grande potencial de crescimento.

Ainda conforme Maciel, a ideia é que plataforma também vá além do agro. “Queremos participar de qualquer operação de transporte que tenha no frete rodoviário um peso importante”.

Assim, além da diversificação de cargas do agronegócio e de mercadorias de outros setores da economia, novas rotas também tendem a começar a ser mais comuns no sistema da Vector. No caso dos grãos, os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) e os terminais do chamado “Arco Norte” dominam o escoamento, e a intenção é ampliar o leque.

O plano de negócios da Vector prevê outros grandes embarcadores como sócios, não apenas a Bunge. Um dos obstáculos para essa expansão, contudo, é o fato de que, para participar da Vector, os embarcadores terão que integrar seus sistemas à plataforma da nova empresa. Essa integração é um dos diferenciais da empresa e os dados estarão protegidos, mas existe uma resistência natural em algumas companhias que terá que ser quebrada para que o conceito ganhe força.

Outra questão é que a concorrência nesse mercado está cada vez mais acirrada, com outros aplicativos de fretes à disposição dos caminhoneiros brasileiros. Superados esses desafios e uma vez consolidada no Brasil, a Vector partirá para outros países.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/05/2021

MINÉRIO DE FERRO SOBE 4,9% E ATINGE US\$ 201,88, MAIOR PREÇO DA HISTÓRIA

Preço de tonelada no porto de Qingdao reflete tensão após suspensão de acordo econômico entre China e Austrália e valorização do aço

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

No retorno das negociações após o feriado prolongado do Dia do Trabalho na China, os preços do minério de ferro atingiram o maior nível da história no mercado à vista. A suspensão do acordo econômico entre China e Austrália, maior produtora mundial da commodity e a nova rodada de valorização do aço, que também atingiu cotação recorde, deram impulso à matéria-prima.

De acordo com a publicação especializada “Fastmarkets MB”, o minério com teor de 62% de ferro superou pela primeira vez o nível de US\$ 200, chegando a US\$ 201,88 por tonelada no porto de Qingdao. Em relação à véspera, a alta foi de US\$ 9,34 ou 4,9%.

Com esse desempenho, em maio, a principal matéria-prima do aço já acumula ganho de 6,9%. Em 2021, a valorização é de 25,8%.



[https://s2.glbimg.com/Y6m2xOrTpU0Vv2p51ZIQH-zxws=/0x0:1920x1280/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/R/5/AejdJLTy2nk5HlfCRFAw/minerio-ferro1.jpg](https://s2.glbimg.com/Y6m2xOrTpU0Vv2p51ZIQH-zxws=/0x0:1920x1280/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/R/5/AejdJLTy2nk5HlfCRFAw/minerio-ferro1.jpg)

— Foto: Rich Press/Bloomberg

tonelada.

Os finos de minério de maior qualidade também renovaram o recorde histórico. A tonelada do minério com pureza de 65% originada no Brasil foi negociada a US\$ 234,70 em Qingdao, com valorização de US\$ 7,70 por

A China anunciou nesta quinta-feira a suspensão por tempo indeterminado de parte de sua cooperação econômica com a Austrália, o “Diálogo Econômico Estratégico Sino-Australiano”, em resposta à intenção australiana de revogar a adesão do Estado de Victoria ao acordo da “Nova Rota da Seda”.

A tensão entre China e Austrália, combinada à valorização dos contratos futuros do aço, que chegaram a subir mais de 4% na Bolsa de Futuros de Xangai para o preço recorde de 5.644 yuans por tonelada, embalaram as cotações da principal matéria-prima do aço.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/05/2021

EMPRESAS - DESTAQUES

Marimex no TCU 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou ontem a prorrogação do contrato da Marimex no Porto de Santos até 2025, ou até que seja contratado o novo operador ferroviário do porto. O caso, que já se estende há quase um ano, traz uma disputa entre a companhia e o governo federal. De um lado, a empresa pede a extensão de seu contrato por mais 20 anos. De outro, o Ministério de Infraestrutura afirma que não há interesse na prorrogação e diz que planeja construir, no local, um novo terminal de fertilizantes e uma pera ferroviária, para dar mais eficiência à movimentação de carga. O contrato da Marimex teria se encerrado em maio de 2020, mas o grupo se mantém no local por meio de uma medida cautelar concedida pelo TCU. Com a decisão do plenário, o governo terá 90 dias para prorrogar o contrato, nos termos definidos pelo tribunal.

Marimex no TCU 2

Ao todo, quatro ministros acompanharam o voto do relator, Vital do Rêgo, que propôs a prorrogação do contrato até 2025. Durante a reunião, surgiu uma sugestão alternativa, por parte do ministro Walton Alencar Rodrigues, que propôs fazer um contrato de transição, em vez de uma prorrogação.

A proposta, porém, foi derrotada. Em sua fala, o relator destacou que ainda não há definição de prazo para início das obras da pera ferroviária, que o governo federal pretende fazer no local do terminal da Marimex. Por isso, encerrar a operação traria riscos de ociosidade ao Porto de Santos, disse o ministro. Em nota, a Santos Port Authority, que administra o porto, e o Ministério de Infraestrutura afirmam que “aguardam a publicação do acórdão para definir os próximos passos do plano de expansão da ferrovia” no porto. A Marimex disse, também em nota, que “considera a decisão dos ministros do TCU acertada, uma vez que preserva a segurança jurídica e o bom ambiente de negócios no país”.

Mercado Livre cresce 1

A empresa de comércio eletrônico Mercado Livre apurou crescimento de 84% nas vendas totais brutas que passam pela sua plataforma no Brasil (o chamado GMV, da sigla em inglês) de janeiro a março sobre o ano anterior. A operação no Brasil representou 56% da receita líquida total da companhia, alcançando US\$ 768,7 milhões, crescimento de 93% em dólar e 139% em reais, ano contra ano. Com ações na bolsa americana Nasdaq, a companhia não detalha os valores em moeda brasileira. A rede própria de entregas do Mercado Envios no Brasil atingiu 83% do total das entregas no período, versus 79% do quarto trimestre de 2020.

Mercado Livre cresce 2

“Nós sentimos o efeito positivo do aumento do isolamento em março [que beneficia a venda on-line] e do nosso próprio ganho com melhora de nível de serviços na empresa. Esse efeito positivo se manteve também em abril por conta de todo esse abre e fecha [da operação física] no Brasil, e entendemos que esse desempenho nosso se mantém ainda forte por alguns meses por causa desse cenário de vacinação gradual”, disse ao Valor Stello Tolda, presidente do Mercado Livre para a América Latina. O grupo não informa se teve lucro ou prejuízo no Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/05/2021

TCU APROVA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DA MARIMEX NO PORTO DE SANTOS ATÉ 2025

Empresa e governo federal travam disputa em torno de extensão do contrato, que teria se encerrado em maio de 2020

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/yscCEelcFTqL58ic4Xd3oUJJBopY=/0x0:3840x2474/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/p/n/DIXEdNTsOSJOOA96iB4Q/24emp-100-navega-b2-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/yscCEelcFTqL58ic4Xd3oUJJBopY=/0x0:3840x2474/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/p/n/DIXEdNTsOSJOOA96iB4Q/24emp-100-navega-b2-img01.jpg)

Foto: Ana Paula Paiva/Valor

para o Ministério de infraestrutura, que há mais de um ano trava uma disputa com a companhia, que tenta garantir sua permanência na área.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, na tarde desta quarta-feira (5), a prorrogação do contrato da Marimex no Porto de Santos até 2025, ou até que seja contratado o novo operador ferroviário do porto. A decisão representa um revés

O contrato de arrendamento da Marimex teria se encerrado em maio de 2020. Desde então, a companhia vem operando por meio de uma medida cautelar concedida pelo TCU. O grupo tem um terminal retroportuário no local, destinado à movimentação de contêineres, desde 1987.

A divergência se iniciou porque a Marimex, que pede a extensão de seu contrato por mais 20 anos, teve o pleito negado pelo Ministério de Infraestrutura. O governo federal afirma que não há interesse na prorrogação e diz que planeja construir, no local, um novo terminal de fertilizantes e uma pera ferroviária, para dar mais eficiência à movimentação de carga.

Com a solução aprovada pelo TCU, a companhia poderá manter sua operação no porto por um período adicional.

Ao todo, quatro ministros acompanharam o voto do relator, Vital do Rêgo, que já havia manifestado sua posição sobre o tema em março, quando a votação teve início. Durante a reunião de hoje, surgiu uma proposta alternativa à do relator, por parte do ministro Walton Alencar Rodrigues. Ele sugeriu, em vez de estender o contrato, fazer um contrato de transição com a empresa. A proposta recebeu voto de dois ministros, mas foi derrotada.

Em sua fala, Vital do Rêgo reforçou o argumento apresentado em seu relatório, de que o instrumento do contrato de transição é precário e, por isso, não seria o mais adequado. Ele também destacou que ainda não há nenhuma definição de prazo e de quem será o responsável pelas obras da pera ferroviária, que o governo federal pretende fazer no local do terminal da Marimex. Por isso, encerrar a operação traria riscos de ociosidade ao Porto de Santos, disse o ministro.

O processo de contratação do novo operador ferroviário do porto, que substituirá a atual concessão da Portofer (da Rumo) e poderá ser o responsável pela obra da pera ferroviária, está com modelagem praticamente pronta.

Segundo fontes, o plano é submeter o projeto à aprovação do TCU entre agosto e setembro. Caso não haja atrasos na avaliação do tribunal, ou questionamentos por parte de terceiros, o novo contrato ferroviário poderia entrar em vigor até fevereiro de 2022 - o que já daria as condições necessárias para o encerramento do contrato da Marimex.

Procurados, a Santos Port Authority (SPA) e o Ministério da Infraestrutura (Minfra) afirmaram, em nota, que "aguardam a publicação do acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) para definir os próximos passos em relação ao plano de expansão da ferrovia no Porto de Santos".

A Marimex disse, também em nota, que "considera a decisão dos ministros do TCU acertada, uma vez que preserva a segurança jurídica e o bom ambiente de negócios no país". A empresa também diz que a decisão "assegura a manutenção de mais de 1,2 mil empregos" da companhia e que "manterá o diálogo com o poder público para uma solução definitiva" sobre seu contrato.

No governo, a preocupação é que a decisão não apenas represente um atraso para os novos projetos e reformas internas promovidas dentro do Porto de Santos, como também seja um precedente para que outros operadores tentem manter seus contratos vencidos por meio de cautelares.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/05/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

BRASIL PRECISA FORTALECER PRODUÇÃO DE INSUMOS, DIZ QUEIROGA EM CPI

Para ministro, Brasil não pode ficar refém de outros países
Por Karine Melo - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, disse nesta quinta-feira (6) em depoimento à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Pandemia do Senado que o Brasil não pode ficar “refém” da importação de insumos estratégicos para a produção de vacinas contra a covid-19. Para que isso não ocorra, o médico insistiu na necessidade de fortalecimento do Sistema Único de Saúde (SUS), o que também se estende ao complexo industrial.

Ao falar sobre o elevado número de óbitos de pacientes internados com o vírus, Queiroga destacou a necessidade de preparar melhor os profissionais de saúde e comentou sobre a importância de aprimoramento dos serviços de telessaúde e do compartilhamento de conhecimentos entre os hospitais.

Indagado por parlamentares sobre um cronograma definitivo da vacinação no país, o ministro da Saúde disse que a agenda é atualizada semanalmente a partir de uma série de variáveis como atrasos na entrega de insumos e de doses prontas. Para Queiroga, é preciso fortalecer a produção do Instituto Butantan, da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), conseguir mais doses prontas para acelerar a vacinação do grupo prioritário e partir para a imunização da população como um todo.

O ministro também voltou a criticar a inclusão de novos grupos para vacinação por estados e municípios, sem o aval da União, sob pena de desarmonização do Plano Nacional de Imunização (PNI).

Marcelo Queiroga reconheceu que há uma divisão na classe médica sobre a adoção ou não de um tratamento precoce da covid-19. Diante disso, afirmou que a pasta está reunindo a opinião de diversas sociedades científicas sobre o tema para chegar a um consenso e “pacificar” a questão. A partir desse levantamento, um protocolo com diretrizes sobre o assunto será colocado em consulta pública para deliberação das autoridades o mais rapidamente possível.

Vencida essa etapa, o ministro disse que a Comissão Nacional de Incorporação de Tecnologias no SUS (Conitec), responsável pela definição de protocolos clínicos, terá 180 para definir uma conduta, mas que frente à urgência da medida, vai pedir que a deliberação seja tomada o mais brevemente possível. Apesar disso, o médico considerou que a questão do tratamento precoce não é decisiva no enfrentamento à pandemia, segundo ele, a vacinação e medidas não farmacológicas são mais importantes.

Depoimentos

O diretor-presidente da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Antonio Barra Torres, também seria ouvido hoje pela CPI. Mas, diante do grande número de inscritos para fazer perguntas ao ministro da Saúde, o colegiado decidiu reagendar a ida de Barra Torres ao Senado para a próxima terça-feira (10).

Como cada senador tem cinco minutos para fazer perguntas mais 10 minutos para réplica e tréplica, o presidente da CPI, senador Omar Aziz (PSD-AM), avaliou que será impossível ouvir mais de uma pessoa por dia e que esse esquema terá que ser reavaliado.

Pelo novo cronograma, na quarta-feira (11) será a vez de a CPI ouvir o ex-secretário de Comunicação do governo Fábio Wajngarten. Na quinta-feira (12), a comissão ouvirá o representante da Pfizer, de manhã, e o ex-ministro das Relações Exteriores Ernesto Araújo, na parte da tarde.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 06/05/2021

PUBLICADA RESOLUÇÃO QUE RECOMENDA QUALIFICAÇÃO DO MUSEU MARÍTIMO DO BRASIL NO PPI

Da Redação **NAVEGAÇÃO 06 Mai 2021**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210506-museu.jpg>

Foi publicada, no Diário Oficial da União desta quinta-feira (6), a Resolução CPPI nº 179, que opina pela qualificação, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do Museu Marítimo do Brasil, no Rio de Janeiro.

Demandado pelo Ministério da Defesa, o projeto busca a realização de estudos para a execução do projeto de construção e manutenção do museu por meio de parcerias com a iniciativa privada. O equipamento será implantado no Espaço Cultural da Marinha (ECM), na região do Porto Maravilha, que foi completamente revitalizada e, atualmente, interliga diversos atrativos turísticos e culturais por meio de trajeto pedestre – em seu entorno estão a Ilha Fiscal, Igreja da Candelária, Museu Naval, Museu Histórico Nacional, Casa França-Brasil, CCBB, Museu de Arte do Rio e Museu do Amanhã.

Com finalidade diferente daquela dos museus navais – de conteúdo militar – ou oceanográficos – que se atêm à vida biológica de oceanos e áreas costeiras – a ideia é que o Museu Marítimo trate do vasto universo ligado ao mar. Assim, serão objeto de interesse para exposições temas como navegação, a indústria da pesca, indústria naval, pesquisas científicas, entre outros.

"Com a qualificação, vamos avançar com estudos especializados para a efetiva implantação do Museu, que terá um importante papel de divulgar e fortalecer a importância da costa brasileira e suas riquezas", destaca a secretária Especial do PPI, Martha Seillier.

Além do Museu Marítimo do Brasil, serão objeto de estudos de parceria os demais ativos localizados no ECM, tais como o Navio-museu Bauru, o Submarino-museu Riachuelo, a Nau dos Descobrimientos, o Helicóptero-museu Sea King, o Carro de Combate Cascavel e o Avião caça Skyhawk.

O próximo passo para a qualificação no PPI é a publicação de decreto presidencial.

Fonte: **Portal Portos e Navios - RJ**

Data: 06/05/2021

TCU APROVA ESTUDOS PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL MAC13, NO PORTO DE MACEIÓ

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA 06 Mai 2021**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210506-porto-de-maceio.jpg>

O Tribunal de Contas da União aprovou, nesta quarta-feira (5), os estudos relativos ao arrendamento da área MAC13, no Porto de Maceió, estado de Alagoas. O projeto foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 10.484/2020.

O terminal de carga destina-se à movimentação, armazenagem e distribuição de granel sólido vegetal, principalmente açúcar. A iniciativa envolve investimentos de R\$ 55,7 milhões e tem prazo contratual de 25 anos. Estima-se mais de 1.100 empregos gerados ao longo do contrato de arrendamento, entre diretos, indiretos e efeito-renda.

A aprovação dos estudos pelo TCU é mais uma etapa importante do projeto. As próximas etapas envolvem eventuais adequações do projeto, em virtude da decisão do TCU, aprovação da Diretoria da ANTAQ da publicação das minutas de edital e contrato, além do estabelecimento de data para a realização da sessão de leilão.

A expectativa é de que o leilão seja realizado no terceiro trimestre de 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/05/2021

EMBARCADORES TERÃO MAIS DOIS ANOS DE FRETES ALTOS, APONTA A DREWRY

Da Redação NAVEGAÇÃO 06 Mai 2021

Os embarcadores devem se preparar para pelo menos mais dois anos de taxas de frete elevadas e oferta restrita, de acordo com a consultoria inglesa Drewry. A previsão é de que as taxas médias vão aumentar ainda cerca de 23% este ano.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180129-conteiner-porta-conteiner-porteiner.jpg>

Durante um webinar da Drewry, o gerente sênior de pesquisa de contêineres Simon Heaney disse que as taxas deveriam cair em 2022, embora não para os níveis pré-pandêmicos. Para ele, as ineficiências da cadeia de abastecimento deixarão de produzir efeito sobre as taxas, mas ainda assim os armadores poderão manter os fretes altos, graças ao gerenciamento da capacidade de carga aperfeiçoado na pandemia. A consultoria prevê uma diminuição dos fretes em aproximadamente 9% ao final desse período.

Outro fator abordado pela Drewry é o aumento insuficiente da oferta de espaço, já que as entregas de novas construções neste ano e no próximo serão baixas em comparação ao crescimento da demanda. De janeiro a março, transportadoras e proprietários não operacionais assinaram contratos para cerca de 170 novas construções, com uma capacidade de cerca de 1,9 milhão de TEUs, a maioria a ser entregue em 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/05/2021

LINHAS DE NAVEGAÇÃO NÃO CONSEGUEM LIDAR COM O COMÉRCIO CRESCENTE DE PRODUTOS PERECÍVEIS E A FALTA DE REEFERS

Da Redação NAVEGAÇÃO 06 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190426-navio-full-reefer.jpg>

Mesmo com a disparada das taxas de frete de contêineres refrigerados, as companhias marítimas estão com dificuldade em atender as demandas sazonais de produtos perecíveis.

De acordo com a consultoria inglesa Drewry, a média ponderada das taxas entre as 15 principais vias de comércio com transporte intensivo de mercadorias refrigeradas

aumentou 26% no primeiro trimestre, após um aumento sazonal na demanda de carga e aumento das sobretaxas de bunker.

Essa combinação colocou as taxas em seu nível mais alto desde que o índice reefer foi lançado em 2017. A Drewry espera que as taxas subam ainda mais no segundo trimestre.

Em comparação, esses são aumentos modestos se medidos com a elevação nos fretes das cargas secas.

No ano passado, navios frigoríficos especializados começaram a retornar em meio aos atrasos e interrupções nos portos quando a Covid começou a se espalhar, especialmente na China. A interrupção contínua aumentou muito a demanda por embarcações convencionais.

Enquanto isso, com duas safras de frutas para embarque, a situação dos reefers se tornou um pesadelo para os clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/05/2021

FABRICANTES JAPONESES SE UNEM PARA DESENVOLVER MOTORES DE 2 E 4 TEMPOS A HIDROGÊNIO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 06 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210506-motor-kawasaki.jpg>

Motor Kawasaki - ilustrativo

Fabricantes japoneses de motores formaram um consórcio para desenvolver em conjunto uma linha de motores marítimos movidos a hidrogênio de 2 e 4 tempos para navios oceânicos e costeiros.

O consórcio é formado pela Japan Engine Corporation (J-ENG), Yanmar e Kawasaki Heavy Industries (KHI) e tem o objetivo de oferecer uma gama de motores movidos a hidrogênio ao mercado até 2025.

O consórcio prevê a cooperação em tecnologias fundamentais, como experimentos básicos e análises sobre combustão de hidrogênio, materiais e técnicas de vedação, bem como requisitos de segurança de sociedade classificadora.

A J-ENG desenvolverá motores de 2 tempos de baixa velocidade, enquanto a KHI desenvolverá motores de 4 tempos de velocidade média. A Yanmar desenvolverá motores de 4 tempos de média e alta velocidade. Todos os três desenvolvimentos simultâneos irão aprimorar a linha de produtos de motores de propulsão e auxiliares (geradores) para uma ampla variedade de embarcações.

As empresas anunciaram que um sistema de armazenamento e abastecimento de hidrogênio combustível será desenvolvido.

A KHI desenvolveu uma visão significativa sobre os requisitos de contenção de hidrogênio liquefeito durante a construção do primeiro navio a hidrogênio liquefeito do mundo. A J-ENG realizou pesquisas em estágio inicial sobre combustão de hidrogênio e lançou um projeto de pesquisa sobre as propriedades de combustão de hidrogênio e amônia com a NMRl em 2019.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/05/2021

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE NO 4º TRIMESTRE DE 2020. EXCEÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Letícia Helena PORTOS E LOGÍSTICA 06 Mai 2021

Cabotagem cresceu 14,5% e longo curso se manteve estável, com queda de 0,8%. Navegação interior movimentou menos 3,2%

Apesar de a pandemia do coronavírus ter atingido em cheio a economia, as estatísticas de movimentação portuária indicam um ligeiro crescimento na comparação do 4º trimestre de 2020 com o mesmo período do ano anterior. De outubro a dezembro de 2020, os portos públicos e privados movimentaram 296 milhões de toneladas, ou seja, 3,8% mais do que em 2019, em um acréscimo em torno de 11 milhões de toneladas. As informações constam do Boletim Aquaviário — 4º trimestre de 2020, divulgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e consolidado a partir de dados fornecidos pelas empresas administradoras dos portos públicos e privados.

Esse crescimento, porém, não influenciou na divisão do mercado entre portos públicos e privados, quando analisada a tonelagem total movimentada no 4º trimestre. Desde 2018, a participação dos privados fica em torno de 67% — em 2020, foi de 67,3%. Os públicos ficaram, no ano passado, com 32,7% de presença.

A navegação interior, porém, apresentou queda de 3,2% na comparação dos dois trimestres. O principal destaque dentre as mercadorias transportadas foi a movimentação de milho, 15,3% superior., com 5,6 milhões de toneladas. O granel sólido em geral respondeu por 52,8% de participação (7,3 milhões de toneladas).

Em relação aos portos públicos, há outro indicador importante: no final de 2020, eles movimentaram 96,8 milhões de toneladas de peso bruto total, o que significou um aumento de 4,7% em relação ao mesmo período de 2019. E quem mais cresceu? A movimentação de minério de ferro, com um incremento de +42,4%, lidera o ranking, seguida de milho (+10,8%) e contêineres (+5%). O minério de ferro foi impulsionado pelo câmbio e por maiores preços no mercado internacional: US\$ 130,7 por tonelada, uma valorização de 17% em relação ao 4º trimestre de 2019.

Em contrapartida, o 4º trimestre apresentou uma queda de 77% na movimentação de soja. Esse resultado coloca o milho como a principal cultura da agricultura brasileira entre outubro de dezembro do ano passado.

Juntos, os dez principais portos públicos em movimentação (Santos, Itaguaí, Paranaguá, Suape, Itaqui, Rio Grande, Vila do Conde, Rio de Janeiro, São Francisco do Sul e Santarém) responderam por 82,4 milhões de toneladas. Isso equivale a 85,1% da movimentação total dos 30 portos públicos que tiveram algum tipo de movimentação no 4º trimestre de 2020. Em termos de crescimento, o destaque vai para Itaguaí, (+31,6%), cujo bom desempenho é atribuído à movimentação de minério de ferro. Já Rio Grande (-24,4%) apresentou o maior decréscimo, em decorrência da fraca movimentação de petróleo e derivados e de contêineres.

O relatório da Antaq também aponta números positivos em relação à movimentação de contêineres: na comparação com 2019, houve um aumento de 3,1%, em consequência da operação de 1,9 milhão de TEUs. Liderando o ranking, Rio de Janeiro, com 19,3% de crescimento, seguido de Vitória (+14,8%), Paranaguá (+12,6%), Itajaí (+11,5%) e Santos (+5,3%). Também nesse índice, a maior queda foi de Rio Grande (-8%). Curiosamente, Santos respondeu por 45% da movimentação de contêineres entre portos públicos.

Nos portos privados, os resultados são igualmente favoráveis. Na comparação do 4º trimestre de 2020 com o mesmo período de 2019, o crescimento chegou a 3,3%, número que o boletim da Antaq atribui, entre outros fatores, ao crescimento na movimentação de petróleo e derivados (+16%). Os negócios da Petrobras, principal player brasileiro nesse segmento, influenciam diretamente nos números. A empresa conseguiu, por exemplo, aumentar suas exportações de petróleo para diversos países, como Estados Unidos, Chile, Portugal e Índia. Mesmo assim, a China segue como principal cliente.



No setor de derivados, Singapura foi o destino de 80% do total vendido pela Petrobras no exterior. Segundo a empresa informou à Antaq, o resultado está diretamente relacionado às novas regras para combustíveis marítimos menos poluentes. Como a produção do pré-sal tem baixo teor de enxofre, ficou mais fácil se adaptar à legislação que entrou em vigor em 2020.

No total, os portos privados movimentaram 199,1 milhões de toneladas — 6,4 milhões a mais do que no 4º trimestre de 2019. O campeão de crescimento foi o Terminal da Ilha Guaíba - TIG, localizado em Mangaratiba (RJ), e especializado em minério de ferro: + 92,9%. O Terminal Aquaviário de Osório (RS), que opera, basicamente, com petróleo e derivados, também registrou um incremento superior a 90%: mais 91,7% de toneladas transportadas em relação ao 4º trimestre de 2019.

Em uma análise mais detalhada, o documento da Antaq aponta que o perfil de granel sólido permanece com o maior percentual participativo de peso bruto no período. São 116,2 milhões de toneladas — a maior parte de minério de ferro (74,7%) — o que corresponde a 58,3% do market share. Os granéis líquidos e gasosos, com o total de 62,1 milhões de toneladas, seguiram em crescimento, com +16,4% em relação ao 4º trimestre de 2019, enquanto os granéis sólidos registraram uma retração na casa de 3,3%.

Em relação à evolução das instalações portuárias na operação de contêineres, destaque para os números apresentados pela Portonave, com 247,5 mil TEUs movimentados no período, representando um crescimento de 34,5%. Destaque também para o Terminal Portuário do Pecém, com 122,8 mil TEUs e crescimento de 23%, quando comparado com o mesmo trimestre de 2019.

O Boletim Aquaviário indica que o granel sólido permanece com a maior participação na movimentação total do país, com 57,2% do total. Mas no volume geral de cargas, incluindo granéis sólidos, granéis líquidos, cargas gerais e contêineres, os três destaques são o minério de ferro, cuja movimentação cresceu 4,55, alcançando 99,3 milhões de toneladas; petróleo e derivados, com 71 milhões de toneladas e aumento de 14,1%; e contêineres, com acréscimo de 7,6%, totalizando 33,2 milhões de toneladas.

Apenas o granel sólido — em especial, minério de ferro, soja, bauxita e milho — respondeu por 169,4 milhões de toneladas, embarcadas ou desembarcadas. Isso significa 57,2% do peso bruto total movimentado no país, mas marca uma pequena queda, de -1,3%, em relação ao último trimestre de (2019). Apenas o minério de ferro representou 58,6% de toda a movimentação desse perfil de carga, seguido pelo milho (10,8%), adubos (5,8%) e bauxita (5%). Mas também é importante destacar que na comparação dos últimos trimestres de 2019 e 2020, houve um incremento de 77,7% na movimentação de açúcar.

Sobre as movimentações de granel líquido e gasoso, o 4º trimestre de 2020 registrou 78,7 milhões de toneladas, 15% a mais do que no mesmo período do ano anterior. De toda a tonelagem movimentada, 90,1% foram de petróleo e derivados, em um crescimento de 14%. O boletim da Antaq aponta que esse número deve crescer nos próximos anos, por causa do desenvolvimento da produção de petróleo e gás nas áreas do pré-sal.

Já a movimentação de carga geral, no quarto trimestre, alcançou 14,7 milhões de toneladas, o que corresponde a um crescimento de 1,9% em comparação ao último trimestres de 2019. Entre os produtos, destacam-se a pasta de celulose (+9,7%) e madeira (+32,4%). Juntos, significam 44,6% da tonelagem total. A pasta de celulose, com 5 milhões de toneladas, ficou com 4,3% de participação do total da movimentação de carga geral nos portos públicos e privados, enquanto ferro e aço, com 4,1 milhões de toneladas, obtiveram 27,7% de participação.

Se, de maneira geral, a pandemia não impediu os bons negócios no setor no último trimestre de 2020, a navegação de longo curso registrou um pequeno decréscimo, da ordem de -0,8%, em relação às exportações, comparado ao 4º trimestre de 2019. Em outubro, novembro e dezembro de 2020, foram exportadas 165 milhões de toneladas. Em contrapartida, a importação mostrou um crescimento de 8%, totalizando 42,5 milhões de toneladas desembarcadas.

Segundo o relatório, os embarques de minério de ferro cresceram 4,4%. Já o peso bruto de contêineres aumentou em 7,1%. Em relação às importações, destaque para os desembarques de contêineres (+15,2%) e de adubos fertilizantes (+13,8%). A China ainda é o nosso maior cliente, recebendo 50,6% das todas as exportações brasileiras no período. No sentido contrário, os EUA são a origem de 27% da movimentação de importação que chega aos portos brasileiros.

A Antaq destaca que, no último trimestre de 2020, o setor portuário enfrentou uma alta significativa nos valores de frete de contêineres da China para o Brasil. O problema se acentuou de outubro a dezembro, embora tenha ocorrido ao longo do ano. Com base no preço médio do frete de um contêiner padrão de 20 pés de Xangai até o porto de Santos, dados da Shanghai Shipping Exchange apontam uma flutuação entre US\$ 0,5 mil e US\$ 9 mil, o que significa uma variação de 1.800%

Esse encarecimento do frete de contêineres também afeta o mercado interno, especial em setores como importação de componentes eletrônicos e tecidos, mercadorias tradicionalmente originárias da China, compradas em grande volume e utilizadas como insumo na produção local. No caso de aparelhos de TV e smartphones, o repasse do aumento do preço do frete para o consumidor final é menos sentido, porque são produtos com maior valor agregado e que por serem consumidos unitariamente, absorvem melhor os reajustes em seu preço de prateleira.

A navegação de cabotagem apresentou bons resultados no 4º trimestre de 2020: mais 14,5% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior. Foram 73,7 milhões de toneladas movimentadas em portos públicos e privados. Em participação e peso bruto, as principais mercadorias transportadas foram petróleo e derivados (65,2%), contêineres (11,8%) e bauxita (9,4%). Somente as operações de petróleo e derivados aumentaram 21,0%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/05/2021

PL PROPÕE REGRAS MAIS MODERNAS PARA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 05 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161114-plataforma.jpg>

Arquivo/Divulgação

Projeto estabelece que toda a gestão de material perigoso de instalações offshore desativadas deverão constar no inventário de materiais perigosos.

A reciclagem de embarcações é objeto de um novo projeto de lei. O PL 1584/2021, apresentado pelo deputado Coronel Armando, propõe regras e procedimentos para toda a cadeia de reciclagem de instalações offshore removidas do mar para reciclagem em terra, assim como para embarcações de diferentes classes. Os capítulos propostos envolvem todo o processo e visam contribuir com a criação de um novo mercado, com potencial para geração de emprego, renda, tributos e uma nova cadeia de serviços no Brasil. A justificativa é que o Brasil passará a ter uma legislação mais moderna em todo o ciclo da indústria naval, desde a construção de embarcações, manutenção e a reciclagem, atividade que inclui a desmontagem.

O projeto estabelece que toda a gestão de material perigoso deverá constar no inventário de materiais perigosos, além de dar suporte aos interessados e aos agentes públicos sobre os procedimentos que devem ser seguidos nas instalações de reciclagem. A proposta prevê as responsabilidades dos gestores da reciclagem e do poder público e os instrumentos econômicos aplicáveis. O autor ressaltou que a proposição foi elaborada com apoio de engenheiros especializados e antigos comandantes da Marinha.



O texto projeta que o Brasil deverá ser o terceiro maior mercado de descomissionamento offshore nos próximos 10 anos, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A expectativa é que, pelo menos, 102 plataformas (31 flutuantes e 71 fixas) sejam desativadas na próxima década, o que deverá perfazer um total de recursos movimentados da ordem de R\$ 90 bilhões. Parte desses recursos está direcionada para o processo de remoção e reciclagem dessas estruturas que sairão do mar e deverão ser encaminhadas para a terra. O montante não considera outras estruturas metálicas que podem estar no fundo do mar, as quais precisarão ser removidas em função dos processos de monitoramento e identificação do leito nos locais onde existe a exploração petrolífera, uma vez que também têm potencial para ser recicladas e reinseridas na cadeia produtiva.

Além de plataformas de petróleo, o mercado de reciclagem de estruturas marítima abrange navios mercantes e militares. Anualmente, cerca de 800 navios mercantes são reciclados no mundo, sendo que 80% desse mercado está concentrado no sul da Ásia, Índia, Bangladesh, Paquistão e Turquia. O novo regulamento europeu, porém, impede armadores de bandeira daquela comunidade de enviarem seus navios para a reciclagem em estaleiros que não estejam na sua própria lista certificada. Para os incentivadores da norma, é uma oportunidade para o Brasil atuar nesse mercado.

A reciclagem busca atender à demanda dos governos e dos armadores, para uma destinação sustentável de suas embarcações, o que tende a ser uma atividade cativa para os estaleiros e a indústria de atendimento do setor, além de criar uma cadeia de serviços específica, principalmente para o setor siderúrgico, que demanda sucata ferrosa. "Diferentemente da construção, em que os armadores e os estaleiros precisam de subsídio para a construção das embarcações, a reciclagem tende a ser um fluxo perene de serviços", ressalta o texto do PL.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/05/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006