

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 107/2021
Data: 13/07/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AGRONEGÓCIO QUER MAIOR ESPAÇO PARA OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS	4
SETOR DE LÍQUIDOS, NO PORTO DE SANTOS, LUTA POR MAIS BERÇOS DE ATRACAÇÃO	5
NAVIO TESTA FILTRO QUE REDUZ EMISSÃO DE POLUENTES	6
PLATAFORMA GIGANTE ESTREIA EM AGOSTO NA BACIA DE SANTOS.....	7
LEI GERA INVESTIMENTOS DE R\$ 50 BILHÕES	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA SOBRE MECANISMO DE ANÁLISE E APURAÇÃO DE POSSÍVEIS ABUSIVIDADES NA COBRANÇA DE THC	9
ANTAQ DIVULGA LISTA DE CANDIDATOS PRÉ-SELECIONADOS PARA CARGO COMISSONADO NA COORDENADORIA DE RELAÇÕES PARLAMENTARES	10
PORTAL PORTO GENTE	11
UMA REFORMA PORTUÁRIA COMO UM VOO DE ÁGUIA.....	11
DIÁRIO DO LITORAL - SP	11
POLÍCIA MILITAR TERÁ LANCHAS BLINDADAS PARA PATRULHAMENTO NO ESTUÁRIO	11
JORNAL DA ORLA	12
PORTO DE SANTOS SERÁ MOLA PROPULSORA NA RETOMADA DA ECONOMIA LOCAL	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	13
MSC E SUA GESTÃO AGRESSIVA SE POSICIONAM COMO A EMPRESA DE TRANSPORTE MARÍTIMA NÚMERO 1 DO MUNDO.....	13
DP WORLD GANHA DECISÃO DO TRIBUNAL DE LONDRES SOBRE DISPUTA PORTUÁRIA DE DJIBOUTI.....	14
CODESA – NAVIOS MAIORES LIBERADOS PARA ENTRADAS NOTURNAS	15
GESTORES DO PORTO DO RIO DE JANEIRO VISITAM CENTRO DE COMANDO E CONTROLE DA AUTORIDADE MARÍTIMA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	17
“NOSSA MISSÃO HOJE AQUI É PLANTAR PARA O BRASIL COLHER”, DIZ MINISTRO SOBRE INVESTIMENTOS EM FERROVIAS NO PAÍS	17
NO RS, TARCÍSIO PROJETA CONCLUSÃO DE OBRAS SOBRE O RIO DOS SINOS PARA INÍCIO DE 2022	18
SETOR NAVAL BRASILEIRO CHEGA A R\$ 2 BILHÕES EM FINANCIAMENTOS, DECIDE CONSELHO DIRETOR DO FMM	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
BOLSONARO SANCIONA LEI PARA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS COM VETOS	20
PREÇOS DO PETRÓLEO SOBEM COM EXPECTATIVA DE NOVA QUEDA DOS ESTOQUES	21
CHINA REGISTRA SURPREENDENTE ALTA DAS EXPORTAÇÕES EM JUNHO (+32,2%).....	22
SERVIÇOS DO BRASIL CRESCEM EM MAIO PELO 2º MÊS E FICAM ACIMA DO NÍVEL PRÉ-PANDEMIA	22
MONEYTIMES	24
WILSON SONS IMPLEMENTA PROJETO INÉDITO DE ESTUFAGEM DE TRIGO EM CONTÊINERES	24
CRESCIMENTO DAS EXPORTAÇÕES DA CHINA ACELERA EM JUNHO E FICA ACIMA DA EXPECTATIVA	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
CRISE HÍDRICA É REALIDADE NO SANEAMENTO E SOLUÇÕES PRECISAM OLHAR PARA PESSOAS, DIZ DIRETORA DA IGUÁ	26
PETROBRAS VENDE PAPA-TERRA PARA 3R PETROLEUM POR US\$ 105 MILHÕES	29
LEI DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS É SANCIONADA MANTENDO PRINCIPAIS “JABUTIS”	31
JORNAL O GLOBO – RJ	34
ATIVISTAS PRESSIONAM BANCOS PARA BARRAR CRÉDITO À FERROGRÃO, QUE VAI ESCOAR PRODUÇÃO DE SOJA	34
VOLKS ESTREIA NO MERCADO MUNDIAL DE CAMINHÃO ELÉTRICO COM VEÍCULO PRODUZIDO NO RIO	35
APOIADOR DO GOVERNO BOLSONARO, FUNDADOR DA SMARTFIT ENTRA PARA CLUBE DOS BILIONÁRIOS COM IPO	36
RELATOR APRESENTA HOJE RELATÓRIO DA REFORMA QUE MEXE COM IMPOSTO DE RENDA. VEJA O QUE DEVE MUDAR.....	37
SANTANDER COMEÇA A OPERAR NOVO PRONAMPE, COM R\$ 1,3 BI DISPONÍVEL PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS	40
GOVERNO AVALIA CORTE DE 12,5 PONTOS PERCENTUAIS NO IR DAS EMPRESAS.....	40
PETROBRAS E PPSA CHEGAM A ACORDO PARA CAMPO DE ITAPU NO PRÉ-SAL	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
SUBSÍDIOS DO SETOR ELÉTRICO EMBUTIDOS NA CONTA DE LUZ DEVEM CHEGAR A R\$ 23,9 BI ESTE ANO	42
TURISMO BRASILEIRO ACUMULA PREJUÍZO DE R\$ 376,6 BI DESDE INÍCIO DA PANDEMIA.....	43
EM REUNIÃO COM GUEDES, NOVA VERSÃO DE REFORMA DO IR É APROVADA POR BANCOS	44



VALOR ECONÔMICO (SP)	45
BRASIL TEM MAIOR RECEITA COM EMBARQUE DE CAFÉ EM CINCO ANOS.....	45
MINÉRIO DE FERRO FECHA COM LEVE ALTA EM QINGDAO	45
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE ACONTECER EM 2022	46
LGPLD ESTÁ CHEGANDO, MAS ADEÇÃO É BAIXA	47
MINÉRIO TEM ALTA DE 1,4% EM QINGDAO, COTADO A US\$ 217,85 A TONELADA	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS	48
TRÊS EMPRESAS COMPETEM PELOS CAMPOS DE ALBACORA.....	48
ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA SOBRE MECANISMO DE ANÁLISE E APURAÇÃO DE POSSÍVEIS ABUSIVIDADES NA COBRANÇA DE THC	49
COMÉRCIO EXTERIOR CHINÊS MELHORA, APESAR DAS ADVERSIDADES NA CADEIA DE ABASTECIMENTO	50
CADA VEZ MAIS CARGAS CHEGAM E SAEM DOS PORTOS DO PARANÁ POR FERROVIA	50
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	51
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AGRONEGÓCIO QUER MAIOR ESPAÇO PARA OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Representantes dos setores de proteína animal e fertilizantes apontam dificuldades para movimentar cargas

Por: Fernanda Balbino



Navio no canal do Porto de Santos: complexo marítimo desempenha papel de destaque para o agronegócio Foto: Arquivo/AT

Santos é a principal rota para o escoamento do agronegócio brasileiro. É responsável também pelo desembarque de insumos necessários para a produção nacional, um dos alicerces da economia nacional. Porém, gargalos operacionais, como falta de espaço em terminais, e de infraestrutura, que

incluem problemas nos acessos, acendem sinal de alerta para a sustentabilidade do negócio nos próximos anos.

“Chegando em Santos, temos dificuldades de conexão com os terminais de embarque, a mesma dificuldade que todos os outros exportadores têm. E faz com que tenhamos que parar o trem em um terminal e, a partir dali fazer movimentação rodoviária, que encarece a exportação. Muitas vezes, a viabilidade que se tinha para a carga se perde porque não tem como depositar a carga no terminal de embarque na descida do trem”, afirmou o gerente executivo de Logística Internacional da JBS, Clóvis Wessling.

Segundo o executivo, o Porto de Santos é o de maior representação para o grupo no País. No ano passado, foi movimentada uma média mensal de 2.433 contêineres no cais santista.

Porém, para a exportação de proteína animal, segundo Wessling, há questões que atrapalham ou inibem o crescimento das operações pelo Porto de Santos. A limitação de espaço em terminais e a baixa quantidade de tomadas para contêineres refrigerados estão na lista.

Como resultado, o executivo da JBS aponta a impossibilidade de depositar carga com antecedência, o que gera fila e demora na entrega de contêineres.

“O crescimento no Porto de Santos é constante, vem de 2014 pra cá ano a ano, com crescimento ano a ano com projeção ainda maior. Porém, com sérios riscos de nós criarmos gargalos operacionais e não termos mais capacidade de escoar como gostaríamos num porto que, obviamente, está mais perto da nossa produção”, afirmou o executivo da JBS.

Fertilizantes

Se as exportações de commodities são importantes para o País e para o Porto de Santos, as importações de insumos necessários para o agronegócio têm destaque na economia nacional.

Quem garante é o diretor de Compras Diretas na Yara International, Gustavo Zaitune. “É muito relevante para nós olhar sempre para Santos como um dos principais portos, sem dúvida, que vão abastecer hoje e no futuro o Brasil, já que a produção infelizmente pouco cresce por conta do ambiente competitivo, do custo do gás natural, de algumas restrições quanto à reserva mineral. A gente cresce muito com importações”.

Por outro lado, para o executivo, garantir conexões ferroviárias e aproveitar todos os espaços do cais santista são fundamentais para torná-lo mais competitivo. Uma dessas questões inclui a oferta de terminais para a movimentação de fertilizantes no complexo santista.

“O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) vem pra trazer uma ordenação no que tange a organização do Porto. Sem dúvida alguma contribui. A gente entende que existem alguns pontos de atenção e a gente tem que cuidar para que Margem Direita continue sendo alternativa. É, sem dúvida, a válvula de escape para os fertilizantes”, afirmou Gustavo Zaitune.

Terminal

O Porto de Santos deixa de escoar parte da carga de fertilizantes de sua hinterlândia primária por falta de capacidade, reconhece a Autoridade Portuária de Santos (APS). Por este motivo, para reverter este cenário, a APS modelou um novo terminal dedicado ao produto – o STS 53 –

Os estudos sobre a nova instalação foram enviados à Empresa de Planejamento e Logística (EPL, do Ministério da Infraestrutura) em maio do ano passado e, segundo a ser instalado em Outeirinhos. a APS, devem ser qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em breve.

De acordo com a Autoridade Portuária, “em sua plena capacidade, o terminal contribuirá para que Santos amplie o share ferroviário de 31% para 70% para granéis minerais de importação (fertilizantes, sal e outros)”. Atualmente, o Porto pode operar 9,5 milhões de toneladas de granéis minerais de importação (fertilizantes, sal e outros).

Com os investimentos previstos, essa capacidade aumentará em 74%, chegando a 16,5 milhões de toneladas. A questão da falta de berços para navios de fertilizantes é debatida na APS desde 2019. Nesse ano, modificações no regramento do Porto viabilizaram operações de fertilizantes em trechos ociosos do cais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/07/2021

SETOR DE LÍQUIDOS, NO PORTO DE SANTOS, LUTA POR MAIS BERÇOS DE ATRACAÇÃO

Entidades que representam o segmento criticam falta de pontos de atracação para seus navios, e perda de cargas

Por: Fernanda Balbino



Segundo a ABTL, há um projeto para a construção de um terceiro berço público de atracação na Alemoa Foto: Luigi Bongiovanni/AT

Falta de berços de atracação e gargalos nos acessos aos terminais de líquidos do Porto de Santos são dois dos principais problemas enfrentados por usuários que atuam nas operações com produtos químicos líquidos e combustíveis no cais santista. Segundo eles, a combinação desses dois fatores

resulta na perda de cargas para outros complexos portuários do País.

“Em 2020, tivemos acúmulo de navios de líquidos operando em Santos, gerado por razões mercadológicas e por deficiências de manutenção nos berços públicos, que ocasionaram excesso de espera para atracação e fuga pontual de cargas para outros portos, como Paranaguá (PR) e Aratu (BA), principalmente”, afirmou a Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), em nota.

Apesar da fuga de cargas relatada pela ABTL, o cais santista registrou um aumento em suas operações de líquidos no ano passado. Dados oficiais da Autoridade Portuária de Santos (APS)

mostram que foram operados 18,77 milhões de toneladas de grãos líquidos em 2020, 11,35% a mais do que os 16,86 milhões de toneladas registradas em 2019.

Segundo a ABTL, a Autoridade Portuária de Santos, para evitar a recorrência desses problemas, viabilizou estudos para a construção de mais um berço público de atracação na Alemoa. E iniciou obras de reparos estruturais nos berços da Ilha Barnabé.

“Além desses dois berços públicos em reparos, existe um projeto para a construção de um terceiro berço público, somando-se a isso ainda o investimento já iniciado pela iniciativa privada na construção de mais um berço privativo na Ilha Barnabé, que deve estar operativo em meados de 2023. Tais medidas visam preparar o nosso porto para a esperada retomada do crescimento da economia nacional”, destacou a ABTL.

Mesmo com essas iniciativas, segundo o presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, ainda faltam pontos de atracação na região. É na Alemoa onde está reunida grande parte dos terminais de líquidos. “A maior dificuldade, sem dúvida, é a falta de berços e existem opções próximas de berços privados, como o TUP Alemoa, e berços públicos que serão licitados no STS08 e STS08A, também na região da Alemoa. É muito importante o apoio da Prefeitura e dos governos Estadual e Federal, para que sejam criadas e colocadas à disposição do mercado estas opções. Pode ser também ali um novo ponto para expansão de terminais de grãos”, afirmou Menano.

Fuga de cargas

Segundo o presidente da AMA, o cenário faz com que o cais santista perca cargas para outros complexos portuários. E a situação tende a se agravar. “Sem dúvida, a fila de navios faz com que algumas cargas ou navios migrem a outros portos. Penso que faz parte da estratégia de todos os tipos de cargas irem migrando cada vez mais (nos grandes volumes e grandes distâncias) para o modal ferroviário. As prefeituras da região têm que incentivar os concessionários a investirem em novos desvios”.

Por outro lado, o presidente da AMA aponta que a aprovação do programa BR do Mar, projeto de lei atualmente em debate no Congresso Nacional e que prevê incentivos à navegação de cabotagem (o transporte marítimo entre portos de uma costa), também traria novos volumes e diferentes operações ao cais santista.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/07/2021

NAVIO TESTA FILTRO QUE REDUZ EMISSÃO DE POLUENTES

Experiência foi acompanhada pelo Ibama e pela Autoridade Portuária

Por: Matheus Müller



O navio M/V Harvest Time Imo estava fundeado a aproximadamente 100 quilômetros da costa da região Foto: Divulgação

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) participaram, no último dia 1º, da vistoria e coleta de efluentes (material despejado no oceano) de um equipamento instalado na embarcação M/V Harvest Time Imo, da armadora suíça ADM International Sàrl. O scrubber, como é chamado, tem como função reduzir a emissão de enxofre, eliminado após a queima do combustível, no mar.

Por segurança, e como o uso desses equipamentos ainda não é permitido no mar territorial brasileiro, o scrubber só foi acionado a aproximadamente 100 quilômetros da costa, na mesma área

onde foram coletadas as amostras dos efluentes eliminados pelo navio. Eventual autorização deste sistema no País dependerá do resultado das amostras e decisão da APS.

A análise é realizada por laboratório certificado de São Paulo. A APS, em nota, informa que “não há pedido formal de autorização de uso do equipamento no Porto de Santos, pois ainda resta pendente a conclusão das análises laboratoriais, cujos resultados servirão de base para uma análise conjunta entre Autoridade Portuária e Ibama”.

A Autoridade Portuária aponta que esse estudo, em conjunto com o Ibama, tem por objetivo “concluir se o sistema atende aos padrões nacionais e regionais para o lançamento de efluentes, de modo que, posteriormente, seja julgada a possibilidade de uso no Porto de Santos”, diz o texto.

Custo e economia

Ana Angélica Alabarce, agente ambiental federal e responsável pelo Ibama na Região, diz que um equipamento como o instalado na embarcação M/V Harvest Time Imo é um investimento da ordem de US\$ 3 milhões.

Segundo ela, além de a redução de poluentes no oceano atender regulamentação da Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), a armadora acaba economizando em combustível.

“O combustível com maior teor de enxofre é mais barato. E é nisso que eles querem economizar. Eles não falaram, mas a gente sabe. Um investimento num equipamento deste é muito caro, mas é uma vez só que você compra. Tem toda a manutenção, claro, mas para eles é válido e para meio ambiente também”, aponta.

Em relação à análise das amostras, ela afirma que aguarda o resultado. Só após este é que vão deliberar se a utilização será liberada. “Essa liberação será do próprio Porto (APS), só que com aval nosso”.

Ana Angélica explica que muitos países não autorizam o acionamento do equipamento em seus respectivos territórios marítimos. “É o que eu falei. Nesse nós fizemos o teste. Não significa que os outros navios (com outros modelos) vão ser liberados. Tem que ser feito o teste”.

A chefe do Ibama complementa: “Tem navios em que esse scrubber não tem condições. Esse, realmente, se der tudo certo, é porque o equipamento, a limpeza, enfim, tudo (dá resultado). É espetacular”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/07/2021

PLATAFORMA GIGANTE ESTREIA EM AGOSTO NA BACIA DE SANTOS

FPSO vai liderar produção nacional quando atingir capacidade máxima de 180 mil barris diários

Por: Redação



A capacidade é de extração diária de 180 mil barris diários – 8% da produção da estatal Foto: Tarso Ghelli/Agência

Petrobras O campo de Sépia, no pré-sal da Bacia de Santos, começará a produzir petróleo no próximo mês. O navio-plataforma Carioca, do tipo FPSO, deixou no sábado passado o Estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ), rumo a Sépia. FPSO é a sigla em inglês para navio-plataforma que produz, estoca e transfere petróleo. A capacidade é de extração

diária de 180 mil barris diários – 8% da produção da estatal.

A unidade pertence à companhia japonesa Modec e foi afretada (alugada) pela Petrobras para operar por 21 anos em Sépia.

A Petrobras afirma que, no pico de produção, Carioca será a maior unidade de extração de petróleo. Além dos 180 mil barris diários, a FPSO pode processar 6 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, além de ser capaz de reinjetar gás e água nos reservatórios, o que reduz o impacto ambiental.

De acordo com a Petrobras, a FPSO tem potencial de arrecadação para a União, em participações governamentais e tributos diretos, de até R\$ 27 bilhões. Considerando o que a companhia já desembolsou ao Governo para operar no campo, o valor supera R\$ 40 bilhões.

“Este projeto traduz o compromisso da Petrobras em gerar retorno para a sociedade brasileira e enche de orgulho todos os empregados”, afirma o presidente da empresa, Joaquim Silva e Luna.

Segundo a Petrobras, o investimento em Carioca é resultado da estratégia da empresa de concentrar investimentos em ativos de exploração e produção de “classe mundial, áreas com grandes reservas, baixo risco e custos competitivos”.

Com essa estratégia, a Petrobras concentrou seus investimentos nos grandes campos da Bacia de Santos no trecho da costa entre São Paulo e Rio de Janeiro. Como efeito, a empresa tem realizado desinvestimentos – venda de seus negócios – como campos mais ao sul da Bacia de Santos ou mesmo de subsidiárias e de ativos que não são do foco principal de produção de óleo.

“O investimento da indústria retorna para a sociedade uma quantia de valor de quatro a cinco vezes mais do que retorna para própria a empresa. Executado com eficiência, este projeto significa mais arrecadação para a União, estados e municípios”, diz o diretor de Exploração e Produção da estatal, Fernando Borges.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2021

LEI GERA INVESTIMENTOS DE R\$ 50 BILHÕES

Marco regulatório do setor portuário foi debatido em webinar promovido pela RMM Advocacia e pelo Grupo Tribuna

Por: Paulo Rogério - Colaborador



Thiago Miller, Maxwell Rodrigues e Luciana Guerise participaram do webinar Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário Foto: Reprodução

A atual Lei dos Portos (de nº 12.815/2013) viabilizou resultados expressivos para o setor, com investimentos que somaram R\$ 50 bilhões em oito anos – e também por este motivo, há boas perspectivas para o futuro. Essa legislação e seus efeitos na economia brasileira foram o ponto central do webinar Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário, realizado pela Ruy de Mello Miller (RMM) Advocacia e pelo Grupo Tribuna na tarde desta quinta-feira (8).

O debate, que integrou as comemorações dos 60 anos da RMM Advocacia, foi transmitido pela plataforma Zoom (para inscritos) e pelas redes sociais do Grupo Tribuna (na página do Facebook e no canal do Youtube, onde o vídeo do webinar pode ser conferido).

Participaram o advogado e presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da seccional de São Paulo da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Thiago Miller, que é sócio da RMM Advocacia, e a diretora-executiva da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise. A mediação foi do apresentador do programa Porto 360°, do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

Promulgada durante o Governo Dilma Rousseff, a Lei nº 12.815/2013 trouxe modificações impactantes para os portos brasileiros, reduzindo a participação pública e, por consequência, aumentando o investimento privado. O texto fortaleceu a exploração portuária, impulsionando modelos como os Terminais Portuários Privados (TUPs), as Estações de Transbordo de Carga (ETC), as Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e as Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4).

Pela lei, TUPs são explorados mediante autorização feita por anúncio público ou processo seletivo de empresas interessadas. O texto especifica como esses terminais devem ser explorados e os prazos de ocupação.

“Quando a lei chegou, estávamos esgotando o modelo econômico de consumo. Havia uma necessidade de alavancar a economia e trazer investimentos. E a então presidente Dilma Rousseff flexibilizou a exploração dos terminais de uso privado – e isso veio com uma revogação para estancar as discussões que havia entre os terminais de uso público e os de uso privado”, destacou Thiago Miller. E ele complementou: “Na sequência, veio um pacote de licitações de terminais e uma nova competência para a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), para acelerar autorizações para os terminais de uso privado. As licitações foram feitas de uma forma um pouco atropelada e, quando foram para o TCU, foi estancado esse processo. O projeto propunha licitação de terminais com prazo em curso e terminais que lutavam por uma prorrogação”.

Miller ponderou que, a partir de 2016, houve maior diálogo e aceleração de investimentos. “Houve uma interação muito positiva. A Lei 12.815 traz a renovação antecipada, que possibilita a ampliação do prazo de um contrato de arrendamento de uma área portuária. Como contrapartida, os respectivos arrendatários – os terminais – oferecem investimentos e isso movimenta a economia. O Decreto 9.048 (que regulamenta o disposto da Lei 12.815) veio estimulando a ampliação e a unificação de áreas, trouxe a possibilidade de investimentos fora do porto, previu renovações com menores prazos, deu flexibilidade”.

Luciana reforçou que, a partir da lei, os investimentos nos portos totalizaram R\$ 50 bilhões. Por esse motivo, ela considera o texto essencial para o desenvolvimento do setor. “Não existe um setor de infraestrutura no País que tenha conseguido tanto quanto os terminais de uso privado. De oito anos para cá, foram 123 novos terminais de uso privado, mais de 30 outorgas em leilão para arrendamento. Comprovou que existia uma demanda reprimida, inclusive na movimentação. Não vejo um setor que tenha investido mais no Brasil”.

Miller lembrou que os portos registraram crescimento em 2020 em plena pandemia provocada pelo coronavírus, graças a uma mini-reforma que considerou os portos como atividades essenciais. “Há, agora, uma expectativa de desestatização, mas o setor tem sua pujança”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA SOBRE MECANISMO DE ANÁLISE E APURAÇÃO DE POSSÍVEIS ABUSIVIDADES NA COBRANÇA DE THC

Agora, as contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 29/07/2021

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ prorrogou por mais 15 dias a consulta/audiência pública No 11/2021, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de alteração normativa sobre o entendimento regulatório acerca do Tema 3.1, da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021: Sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam



em instalações portuárias brasileiras. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira (13), Seção 1.

Com a prorrogação, as contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 29/07/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antaaq/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública nº 11/2021 estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia112021@antaaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral - SGE, desta Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaaq.gov.br

Data: 13/07/2021

ANTAQ DIVULGA LISTA DE CANDIDATOS PRÉ-SELECIONADOS PARA CARGO COMISSIONADO NA COORDENADORIA DE RELAÇÕES PARLAMENTARES

As entrevistas serão realizadas a partir desta terça-feira (13)

Em cumprimento ao edital nº 07/2021, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, por meio da Coordenadoria de Cargos, Benefícios e Legislação Aplicada – CBL/GRH/SAF divulga os nomes dos candidatos pré-selecionados para a etapa da entrevista, visando ao preenchimento de um cargo comissionado técnico - CCT IV - na Coordenadoria de Relações Parlamentares – CRP/ARI da ANTAQ. São eles:

	Nome do Candidato Pré-Selecionado	Pontuação (%)
1	BRUNO RICARDO VIANA SADECK DOS SANTOS	80%
2	PABLO RAFAEL COELHO ANTUNES	68%
3	SOLANGE FERREIRA ALVES	68%
4	BRENO SIMONINI TEIXEIRA	64%
5	CLARISSA GABRIELA GIRALDI MAXIMO	64%
6	RICARDO ALBUQUERQUE DE OLIVEIRA	63%
7	CICERO DA SILVA ROCHA	61%
8	GABRIELA RICARDO SALES	61%
9	BRUNO MARCEL ALCANTARA	61%

As entrevistas serão realizadas pela Gerência de Recursos Humanos (GRH) e pela Assessoria de Relações Institucionais (ARI) da ANTAQ a partir de 13/07/2021. Os candidatos selecionados serão contatados.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaaq.gov.br

Data: 12/07/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

UMA REFORMA PORTUÁRIA COMO UM VOO DE ÁGUIA

Editor Portogente

O negócio de um porto é o transbordo de carga entre os transportes marítimo e terrestre, em ambos os sentidos.

Imperfeito na estrutura e na estratégia, o programa de desestatização dos portos brasileiro foca a venda do ativo, para engordar o orçamento governamental, sem reputar o porto como fator de produção, capaz até de produzir manteiga que contribui para comprar fuzis para as forças armadas. Sem o debate necessário para bem entender o problema a ser resolvido, esse programa de modernização se reduz a um voo de galinha.



As mensagens difundidas pelas comunidades dos portos de São Francisco (SC), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP) são de consciência da necessidade da reforma e de prontidão para participar. E o tempo é curto. Convém que essas comunidades assumam o papel que há muito lhes cabe, de fomentar o desenvolvimento do porto e cotejar o seu projeto com o da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA.

Estruturalmente, por razões mundialmente consagradas, a comunidade portuária deve ser parte integrante do grupo de trabalho para a construção do modelo do seu porto, juntamente com o ministério da Infraestrutura – Minfra, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e Agência de independência de gestão com vista à produtividade do capital.

Estrategicamente, objetivando dar excelência à desestatização do Porto de Santos, a sua comunidade está desenvolvendo o projeto Santos2050, para construir estrutura portuária mar adentro (offshore) e dobrar a atual movimentação em 30 anos, bem como promover o progresso da região do porto, incluindo a construção do primeiro túnel submerso ligando as margens de um porto brasileiro. Dia 20 de julho próximo acontece o webinar Santos2050 em 360°.

O voo da águia se traduz por ações de grandes poderes para melhorar a si própria. É quando a ave renova suas penas e garras, para viver com vigor mais 35 anos. Tipo de renovação que tanto necessitam, e urgente, os portos do Brasil, tão maltratados. Decerto, fazendo acontecer com suas próprias potências e competindo entre si os portos brasileiros poderão alcançar, em 2050, o patamar dos portos asiáticos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/07/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

POLÍCIA MILITAR TERÁ LANCHAS BLINDADAS PARA PATRULHAMENTO NO ESTUÁRIO

Embarcação está sendo adquirida com verba destinada pela deputada Rosana Valle

Por Da Reportagem18h13



Será a primeira lancha blindada da Polícia Militar no estado de São Paulo

Foto: Divulgação

O 2º Batalhão de Ações Especiais da Polícia Militar da Baixada Santista (BAEP) informou que está finalizando os procedimentos para compra da primeira lancha blindada da corporação no Estado de São Paulo. A embarcação está sendo adquirida pelo Governo do Estado com recursos de R\$ 1,5 milhão, destinados pela deputada federal Rosana Valle (PSB).

O anúncio foi feito nesta segunda-feira (12) durante a reunião mensal de oficiais do Comando de Policiamento do Interior 6 (CPI-6) com comandantes de unidades da Baixada Santista e Vale do Ribeira. O encontro aconteceu no Salão de Mármore, no Estádio Urbano Caldeira em Santos.

"Não estou fazendo nada mais do que a minha obrigação. Sei do trabalho sério feito pela Polícia Militar e fico muito feliz em poder direcionar esse recurso. Esperamos que até o final do ano já recebamos essa embarcação", explica a deputada.

A lancha vai patrulhar as águas do estuário e do Porto de Santos. Os rios e manguezais da região também serão vistoriados com frequência pelas guarnições especializadas utilizando a moderna e equipada embarcação.

O coronel Cássio de Araújo Freitas, que lidera o CPI-6, havia apresentado o pleito à deputada em outubro do ano passado. "Agradecemos à deputada Rosana Valle que atendeu essa nossa reivindicação. Já temos equipe apta e pronta para operar a nova lancha assim que chegar", esclarece o Coronel.

Fonte: Diário do Litoral - SP

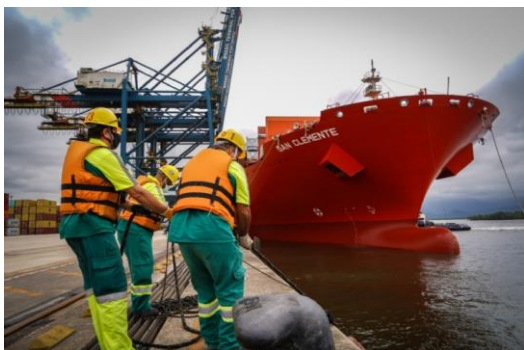
Data: 13/07/2021

jornal da orla

JORNAL DA ORLA

PORTO DE SANTOS SERÁ MOLA PROPULSORA NA RETOMADA DA ECONOMIA LOCAL

Por MARCO SANTANA - DA REDAÇÃO



Segmento deve gerar emprego e renda com controle da pandemia.

Um dos poucos segmentos econômicos a não sofrer grandes impactos por conta da pandemia, o setor portuário busca reunir aprendizados deste momento delicado e já coloca em prática planos para colher resultados assim que esta crise sanitária for superada.

Além de não ter interrompido atividades, o setor deu continuidade nos investimentos de implantação de novos terminais e ampliação de instalações. E, assim que houver a retomada das atividades de outros segmentos, principalmente os serviços, a tendência é o porto servir como mola propulsora de desenvolvimento, gerando empregos (diretos e indiretos), renda e tributos para as prefeituras da região.

Dinheiro volta a circular

“O setor portuário foi um dos poucos setores que não se desmobilizaram, não parou. O Porto de Santos bateu recordes consecutivos, independentemente da forte queda do PIB que tivemos no ano passado”, explica o consultor portuário Fabrizio Pierdomênico. “A pandemia afetou muito o setor de serviços, 70% do PIB nacional é formado por serviços. Quando isso ocorre, há perda na geração de riqueza e desemprego”, completa.

Pierdomênico acredita que quando as atividades voltarem a um nível razoável de normalidade, o setor de serviços ficará rapidamente aquecido, já que o segmento portuário (empresas e trabalhadores) é um grande consumidor. “Santos tem um setor de serviços muito forte e é o porto que puxa este segmento”, acrescenta.

Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários (Sopesp), Regis Gilberto Prunzel, traça uma perspectiva positiva para o setor portuário que vai acabar beneficiando também trabalhadores, outras empresas das cidades e as prefeituras dos municípios que abrigam o porto. Ele explica que as empresas mantiveram os investimentos nos terminais, atualização de ferrovias e obras estratégicas, gerando empregos num momento de pandemia, mas, segundo ele o mais importante, preparando o ambiente propício para o retorno da normalidade econômica. “Temos uma expectativa alta de movimentação de cargas em todos os segmentos, carga geral contêineres e granel”, explica.

Prunzel destaca que o segmento deu sua contribuição durante as fases mais dramáticas da pandemia, mantendo empregos e continuando a pagar tributos às Prefeituras. “O porto é responsável por 2/3 da arrecadação municipal de Santos”, exemplifica. “Geramos a renda e a receita para que os órgãos públicos pudessem cumprir o seu papel”, completa.

Ensinamentos

Fabrizio Pierdomênico avalia que é possível extrair ensinamentos positivos com a pandemia. “As empresas descobriram que parte de seus colaboradores podem desempenhar o mesmo papel em casa. Para aqueles que não estão na operação direta é possível, e isso desonera alguns custos. Além disso, tem ajudado na questão da não aglomeração”, afirma.

Regis Prunzel acredita que a pandemia permitiu rever processos, acentuar investimentos em tecnologia da informação e também a importância de preparar a mão de obra para novos equipamentos.

“Temos que preparar o trabalhador que vai operar estes equipamentos. Nosso desafio é identificar quais estas demandas tecnológicas, quais os equipamentos e qual a mão de obra que nós precisamos qualificar. Preparar o profissional do futuro”, finaliza.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 13/07/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MSC E SUA GESTÃO AGRESSIVA SE POSICIONAM COMO A EMPRESA DE TRANSPORTE MARÍTIMA NÚMERO 1 DO MUNDO

Informação: Mundo Marítimo (12 de julho de 2021)

Após 50 anos, a MSC do empresário italiano Gianluigi Aponte, que a fundou há meio século, está prestes a ser coroada a maior empresa de navegação do mundo, superando a Maersk. O grupo familiar, que contratou um dos principais executivos de seu concorrente dinamarquês – Soren Toft – e permitiu que uma pessoa de fora da empresa assumisse pela primeira vez um papel de liderança, pretende se consolidar no centro da cadeia de abastecimento redes, relata o Financial Times .

“Acho que esta é uma oportunidade perfeita para reunir o melhor dos dois mundos”, disse Soren Toft, que ingressou como CEO da MSC em dezembro, ao Financial Times após 25 anos na Maersk. “Trata-se de pegar minhas experiências, minhas percepções e minha visão e combiná-las com os grandes atributos da MSC, somos propriedade privada e temos uma visão longa.”



Ex-executivo da Maersk e atual CEO da MSC, chefiar a gestão inovadora de uma empresa de transporte familiar

A Toft chegou no momento certo para fazer crescer o grupo ítalo-suíço, que embarcou em uma expansão agressiva, aproveitando a pandemia que proporcionou lucros recordes às companhias marítimas graças ao aumento das taxas de frete causado em grande parte pelo aumento do comércio eletrônico.

O surto de lucratividade das empresas de navegação vem depois de mais de uma década de excesso de capacidade que forçou a consolidação e alianças para compartilhar capacidade. E enquanto Toft insiste que “não estamos preocupados com o tamanho”, a empresa de navegação comprou cerca de 60 navios usados desde agosto e encomendou 43 novos, de acordo com Alphaliner, em uma demonstração de seu oportunismo.

A MSC costuma ser muito reservada, mas a receita anual do grupo provavelmente ultrapassaria US \$ 25 bilhões antes da pandemia, já que deve superar a rival Maersk em termos de capacidade, com o maior portfólio de novos pedidos de tonelagem.

Toft, descrito como ambicioso, racional e impaciente por seus próximos, terá que encontrar um equilíbrio entre seu desejo de deixar sua marca e seguir a linha do dono bilionário e de sua família. Os Apontes mantiveram controle rígido sobre a tomada de decisões e a cultura da empresa por décadas, à medida que ela se expandia para além do transporte de mercadorias, para navios de cruzeiro, terminais, logística interna, segurança e outras áreas.

O fundador e ex-capitão napolitano da balsa também preservou o sentimento de família marítima no grupo, conquistando a lealdade de seus mais de 100 mil funcionários, chegando a enviar cartas personalizadas ao pessoal convidando-os para as cerimônias de batismo dos navios, dizem pessoas a par do assunto com a empresa.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/07/2021

DP WORLD GANHA DECISÃO DO TRIBUNAL DE LONDRES SOBRE DISPUTA PORTUÁRIA DE DJIBOUTI

Informação: Arabian Business (13 de julho de 2021)



A DP World disse que o Doraleh Container Terminal, maior empregador e maior fonte de receita do país, opera com lucro todos os anos desde sua inauguração.

Um tribunal arbitral do Tribunal de Arbitragem Internacional de Londres (LCIA) decidiu contra a empresa portuária do Djibouti, Port de Djibouti (PDSA), em sua disputa com a DP World.

A decisão confirma a ilegalidade do esforço da PDSA para rescindir seu acordo de joint venture com a operadora portuária de Dubai e transferir suas ações para o estado,

disse a DP World na segunda-feira.

A PDSA é detida em 23,5% pela China Merchants Port Holdings Company Ltd de Hong Kong (China Merchants), e o restante de suas ações é detido pelo Governo de Djibouti.



Em 23 de fevereiro de 2018, o governo tomou ilegalmente o controle do Terminal de Contêineres Doraleh da DP World, que projetou, construiu e operou o terminal após uma concessão concedida em 2006.

Até a apreensão, o terminal era administrado por uma joint venture entre a DP World e a PDSA. Em julho de 2018, a PDSA declarou unilateralmente que seu contrato de JV com a DP World foi rescindido e também tentou remover diretores nomeados pela DP World da empresa de joint venture em um esforço para assumir o controle dessa empresa.

A DP World abordou o Supremo Tribunal da Inglaterra e País de Gales e obteve uma liminar contra a PDSA para impedi-la de fazê-lo até que o Tribunal tivesse a oportunidade de decidir sobre a disputa.

Na tentativa de contornar o efeito da liminar, a PDSA tentou transferir suas ações na joint venture para o Governo de Djibouti, baseando-se em uma Portaria emitida pelo Presidente de Djibouti. A DP World processou a PDSA sobre essas questões na arbitragem.

O tribunal decidiu agora que a PDSA violou o acordo ao tentar rescindi-lo indevidamente e ao se envolver na tentativa de transferência de suas ações para o governo. Decidiu que o acordo não foi rescindido e permanece em pleno vigor e efeito.

A arbitragem passará agora a uma segunda fase para decidir os danos devidos pelo PDSA à DP World. A PDSA também foi condenada a reembolsar os custos legais da DP World até o momento no valor de £ 1,7 milhão.

A nova decisão é a sétima decisão de um tribunal internacional a favor da DP World em sua disputa em andamento com a República do Djibouti.

A DP World reiterou que continuará a buscar todos os meios legais para defender seus direitos como acionista e concessionária no Terminal de Contêineres Doraleh em face do “desrespeito flagrante” do governo pelo Estado de Direito e pelo respeito aos contratos comerciais vinculativos.

A empresa acrescentou que, apesar de já se terem passado três anos, o governo ainda não apresentou qualquer oferta de compensação no esforço de encontrar uma solução negociada para a disputa.

O Terminal de Contêineres Doraleh, maior empregador e maior fonte de receita do país, opera com lucro todos os anos desde sua inauguração.

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

Data: 13/07/2021

CODESA – NAVIOS MAIORES LIBERADOS PARA ENTRADAS NOTURNAS

Informação: CODESA (12 de julho de 2021)

Embarcações com comprimento entre 206m e 220,99m, com calado 10,67m, estão liberadas para entrar à noite no Porto de Vitória. O pedido, feito pela CODESA, foi aprovado pela Capitania dos Portos e representará ganhos operacionais para o Porto. O assunto foi tema de entrevista na rádio CBN Vitória: o diretor de Infraestrutura e Operações, João Augusto da Cunhalima, conversou com o apresentador do programa Cotidiano, Fábio Botacin, na tarde dessa quinta-feira, 8. Confira a entrevista:

Essa mudança é positiva, diretor?

Cunhalima: Sim, positiva porque removemos restrições operacionais. Caminhamos para operações mais otimizadas. O Porto fica mais flexível. Mas é bom lembrar que o porto já opera 24h. Havia restrição só para esses navios maiores, no período noturno, apenas.

E esse comprimento e esse calado?

Cunhalima: O calado de 10,67m é o que o Porto opera atualmente. Já os comprimentos são de navios maiores, que não tinham restrição de acesso durante o dia. Estas embarcações tinham que aguardar a luz do dia para entrar, justamente para conferir mais segurança à operação. Então, fizemos um trabalho de melhoria da sinalização náutica, com o reposicionamento de faróis de alinhamento, que denominamos Alinhamento Delta. Com esta obra tornou-se possível a entrada noturna desses navios maiores, com segurança. Todos os clientes e parceiros do porto estão habilitados a capturar esse ganho operacional. O Canal de acesso ao Porto de Vitória é todo sinalizado com boias e faroletes. Ao todo, são 33 sinalizadores. São esses sinais luminosos que garantem a segurança das manobras.

Esse ganho operacional significa mais cargas, correto?

Cunhalima: Sim, haverá incremento de operações no Porto. Sabemos que os navios da frota mundial têm aumentado de tamanho. Anteriormente, se chegassem à noite, esses navios tinham que aguardar na barra para só entrar no dia seguinte. Agora, não há mais necessidade deste aguardo, já podem chegar e entrar direto, conforme a programação feita. Isso implica em mais flexibilidade para o Porto. Para nós, é menos tempo de berço ocioso, porque ficava vazio aguardando que o navio pudesse entrar. Mas toda cadeia operacional será beneficiada.

Outro exemplo: há linhas de cabotagem na costa brasileira, que passavam pelo litoral capixaba no período noturno, e não paravam, justamente porque teriam que esperar. Agora, com essa restrição removida, já podem escalar o Porto de Vitória para atracação.

Fábio, quanto menos restrição operacional num porto, melhor para todos!

Norma Portuária publicada no site da CODESA

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

Data: 12/07/2021

GESTORES DO PORTO DO RIO DE JANEIRO VISITAM CENTRO DE COMANDO E CONTROLE DA AUTORIDADE MARÍTIMA

Informação: CDRJ (12 de julho de 2021)



Foto: CDRJ / Divulgação

Uma comitiva da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) visitou, na quarta-feira (7), o Centro de Comando e Controle da Autoridade Marítima (CCCAM) da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ). O objetivo foi conhecer as funcionalidades e capacidades dos equipamentos, em especial o Console de Imagens Táticas com Realidade Aumentada (CITRA), desenvolvido pelo Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV).

Segundo Marcelo Villas-Bôas, gestor de VTMS (sigla em inglês para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), a visita ocorreu no âmbito do Grupo de Trabalho que estuda melhorias na acessibilidade aquaviária do Porto do Rio de Janeiro, com vistas à elaboração de um termo aditivo ao convênio firmado em dezembro de 2019 entre a Docas do Rio e a Marinha do Brasil (MB).

“Essa parceria entre as Autoridades Portuária e Marítima visa permitir o compartilhamento de imagens de câmeras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV) e de dados do Sistema de Identificação Automática (AIS) de embarcações da Baía de Guanabara, aumentando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar”, explicou Villas-Bôas. Também participaram da visita o gerente de Acesso Aquaviário do Porto do Rio de Janeiro, Roque Pizarroso, e a estagiária Tatiana Briglia.

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

Data: 12/07/2021

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

“NOSSA MISSÃO HOJE AQUI É PLANTAR PARA O BRASIL COLHER”, DIZ MINISTRO SOBRE INVESTIMENTOS EM FERROVIAS NO PAÍS

Durante entrega da 500ª locomotiva fabricada pela indústria nacional, Tarcísio de Freitas afirmou que aposta no modal impulsiona economia e contratações, além de reduzir custos logísticos



*Ministro participa da entrega da 500ª locomotiva de corrente alternada produzida no Brasil
Crédito: Ricardo Botelho/MInfra*

Ao fazer um balanço dos investimentos realizados no transporte ferroviário pelo Governo Federal nos últimos dois anos e meio, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que o acréscimo de oferta será transformado em ganho de produtividade e de eficiência, em redução de custos e em mais investimentos e emprego. A declaração foi dada nesta segunda-feira (12), durante a entrega oficial da 500ª locomotiva de corrente alternada (AC44) produzida no Brasil. O evento ocorreu na fábrica da empresa Wabtec Corporation, em Contagem (MG), a qual emprega 1.140 funcionários.

“Nossa missão aqui hoje é plantar para o Brasil colher, fazer com que mais ferrovias nasçam, mais locomotivas apareçam, mais empresas entreguem e invistam. Não vai parar na 500ª locomotiva, muito em breve virá a 1.000ª. A indústria ferroviária está ressurgindo porque nós resolvemos apostar em ferrovias”, destaca. “Essa [locomotiva] muito em breve estará na ferrovia Norte-Sul, puxando grãos de Rio Verde ao Porto de Santos, e a gente fica muito feliz de ver isso”, ressalta o ministro.

REEQUILÍBRIO DO TRANSPORTE – “Com a participação da iniciativa privada, estamos avançando em nosso programa de investimentos para balancear a matriz de transportes, o que resultará em redução dos custos de transporte e nos dará mais competitividade”, afirma. “Neste desafio de reequilibrar a matriz do transporte estamos indo bem. Estamos plantando e quem vai colher será o Brasil. [O modal ferroviário] Vai pular de 15 para 36% da matriz de transporte até 2035. Se tivermos ferrovias autorizadas, chegará a 40%”, projeta o ministro.

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) já assegurou mais de R\$ 31 bilhões de investimentos contratados para as ferrovias brasileiras. Os recursos serão utilizados na ampliação da malha ferroviária do país. Conforme o titular da Infraestrutura, há investimentos em andamento nas ferrovias Norte-Sul, Malha Paulista e de Integração Oeste-Leste (FIOL), entre Ilhéus e Caetité, na Bahia – esse trecho teve a concessão leiloada no primeiro semestre do ano. Em Goiás, começará em breve a construção do lado oeste, com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico): o Ibama já concedeu nova licença de instalação para as obras, a serem realizadas pela Vale S/A e a Valec, possivelmente a partir de agosto.

INVESTIMENTOS EM MINAS – Antes da solenidade de entrega da 500ª locomotiva, o ministro sobrevoou a área onde será construído o ramal ferroviário do terminal Igarapé, no município mineiro de mesmo nome. O novo terminal de cargas tem investimentos previstos no plano de renovação da concessão da MRS Logística e deve integrar corredor logístico planejado pela concessionária para unir cargas do interior paulista ao Rio de Janeiro e a Belo Horizonte, bem como cargas dessas regiões para São Paulo e Santos.

A renovação antecipada do contrato da MRS – por mais 30 anos – está prevista para ocorrer ainda neste segundo semestre. “Os trabalhos estão nos últimos ajustes para serem encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU)”, explica o ministro. A concessionária opera mais de 1,6 mil quilômetros de trilhos na região Sudeste, atendendo os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Com a renovação, essa malha ferroviária deve ser repontencializada com mais de R\$ 16 bilhões para o transporte de cargas, principalmente, minério de ferro, produtos siderúrgicos, contêineres, açúcar e carvão.

AUTORIZAÇÕES – Ainda para este ano, o MInfra tem grande expectativa em torno do avanço do PLS 261/2018 no Congresso Nacional. O texto trata do Marco Legal das Ferrovias. O objetivo é permitir a exploração do transporte ferroviário de cargas, que hoje ocorre somente por concessão, por meio do regime de autorização, contribuindo para uma expansão ainda mais eficiente da malha nacional.

"A autorização ferroviária vai promover uma revolução no Brasil. As empresas estão bem estruturadas e podem fazer investimentos até bilionárias nesse modo de transporte", completa Tarcísio de Freitas.

A agenda do ministro em Minas Gerais termina com reunião, nesta tarde, no Palácio Tiradentes, com representantes do governo do estado para tratar sobre o Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais (PEF), que está prestes a ser concluído.

Participaram das agendas ainda os secretários nacionais de Transportes Terrestres, Marcello Costa, e de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni; além do diretor de Transporte Ferroviário do MInfra, Ismael Trinks; diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres em exercício, Alexandre Porto; e o diretor-presidente da Valec, André Kuhn.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 12/07/2021

NO RS, TARCÍSIO PROJETA CONCLUSÃO DE OBRAS SOBRE O RIO DOS SINOS PARA INÍCIO DE 2022

Investimento federal na BR-116-RS prevê complexo de travessias entre Novo Hamburgo e a capital do estado: serão quatro pontes, totalizando R\$ 29 milhões



Crédito: Ricardo Botelho/MInfra

Iniciadas em março deste ano e com investimento federal de R\$ 29 milhões, as quatro pontes sobre o Rio dos Sinos, na BR-116 em São Leopoldo (RS), devem ser entregues no início de 2022. A previsão foi repassada nesta sexta-feira (9) pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, após vistoriar as obras das equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

"As travessias já estão lançadas e, daqui a pouco, começa a montagem de viga, laje... Em pouco tempo, vamos estar com isso pronto [obra sobre o rio] e, terminando, parte para a [intervenção sobre a] várzea. Significa que no início do ano que vem estaremos com essas pontes concluídas, e aos poucos a gente vai melhorar a vida de quem transita pela 116 Norte", disse o ministro durante a vistoria.

A BR-116/RS passa por significativa reformulação, com interferências ao longo de um trecho de 38,5 quilômetros, o que vai garantir mais segurança e melhores condições de tráfego para os usuários da rodovia e ao transporte de cargas. São erguidas duas novas estruturas sobre o curso d'água e outras duas na várzea do Rio dos Sinos.

A meta é desafogar o tráfego nesse ponto da rodovia federal, considerado um dos principais gargalos no trecho metropolitano da via que liga Porto Alegre a Novo Hamburgo, cruzando importantes municípios da região, como São Leopoldo. Por ali, circulam diariamente 140 mil veículos.

INTERVENÇÕES – As pontes sobre o canal principal terão 100 metros de comprimento e 11,3 metros de largura, com duas novas faixas de tráfego – que se somarão a outras duas já existentes –, além de passeio e ciclovia. Todo o trecho reformulado contará com acostamentos: hoje não há acostamentos na via, o que contribui para a ocorrência de acidentes. O complexo de travessias é parte do lote 1 das melhorias físicas e de segurança em andamento na BR-116/RS.

Segundo o ministro, os investimentos no Vale dos Sinos prosseguirão. O próximo empreendimento deve ser o viaduto da Scharlau. "Infraestrutura é questão de prioridade e foco. Recurso às vezes é pequeno, mas a gente tem que priorizar aquilo que vai dar mais retorno ao cidadão", completou.

Acompanharam o ministro na vistoria às obras na BR-116/RS os prefeitos de Porto Alegre, Sebastião Melo; de São Leopoldo, Ary Vanazzi; e de Canoas, Jairo Jorge; além do vice-prefeito de Esteio, Jaime da Rosa, e o deputado federal Marcel van Hattem.



*Obras estão no sentido capital para o interior do Rio Grande do Sul
Crédito: Ricardo Botelho/MInfra*

ANDAMENTO – Atualmente, o DNIT executa a construção das travessias no sentido capital-interior. Do lado oposto da rodovia, os serviços também avançam com a implantação dos pilares e dos blocos. Na estrutura em obras no sentido capital-interior, já foram cravadas todas as 48 estacas de sustentação e concluídos os seis blocos de fundação e os oito pilares. Já na transposição em obras no sentido oposto, do interior para a capital, as equipes concluíram a cravação das 48 estacas e executaram um dos seis blocos.

Segundo a autarquia, os trabalhos estão dentro do cronograma e a previsão de entrega em 2022 está mantida. Para dar celeridade à obra, são fabricadas peças pré-moldadas para serem posteriormente instaladas. O trabalho acontece simultaneamente à cravação de estacas e à construção dos blocos, dos pilares e das travessias.

A confecção dos elementos pré-moldados para a ponte no sentido capital-interior está adiantada. Em uma fábrica, em Sapucaia do Sul, as 20 vigas necessárias para a transposição estão prontas. As pré-lajes (que darão forma ao tabuleiro da pista) também já foram confeccionadas. Ao todo, serão instaladas 289 unidades, depositadas ao lado do canteiro de obras.

*Com informações da Coordenação-Geral - DNIT
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 09/07/2021

SETOR NAVAL BRASILEIRO CHEGA A R\$ 2 BILHÕES EM FINANCIAMENTOS, DECIDE CONSELHO DIRETOR DO FMM

Novas autorizações são voltadas para os reparos de embarcações e para as construções de estaleiros

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) alcançou a marca de R\$ 2 bilhões disponíveis para financiamentos no setor naval em 2021. Na 47ª reunião ordinária do CDFMM, foram aprovados mais quatro projetos, dois para reparos de embarcações (novos) e dois para a construção de estaleiros (reapresentados), e o orçamento de R\$ 4,1 bilhões para o ano de 2022.



Em março, o CDFMM já havia priorizado mais de R\$ 500 milhões para uma série de outros projetos.

Administrado pelo Ministério da Infraestrutura, por intermédio do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, o Fundo da Marinha Mercante (FMM) visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante como das indústrias de construção e reparação navais no país.

Através dele, pode-se financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados, tais como, construção, modernização e reparo de embarcações e estaleiros. A próxima reunião ordinária do CDFMM está prevista para 25 de novembro e os interessados tem até 26 de setembro para apresentar os projetos para a obtenção de prioridade de financiamento.

Projetos aprovados:

Novos

Reparo para certificação de classe de uma embarcação do tipo AHTS: R\$ 5,7 milhões

Reparo e manutenção de duas embarcações do tipo FSV - UT-4000: R\$ 15,3 milhões

Reapresentados

Construção de estaleiro: R\$ 1,46 bilhão

Suplementação de recursos para a construção de dique flutuante: R\$ 5,8 milhões

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 12/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BOLSONARO SANCIONA LEI PARA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS COM VETOS

Por Reuters

RIO DE JANEIRO (Reuters) -O presidente Jair Bolsonaro sancionou com vetos nesta terça-feira lei que abre caminho para a privatização da Eletrobras, além de prever a contratação compulsória de térmicas a gás natural e outras fontes.

Foram realizados 14 vetos, dentre eles de um artigo que determinava que o Poder Executivo aproveitasse empregados da Eletrobras e de suas subsidiárias demitidos sem justa causa durante os 12 meses subsequentes à desestatização.

Bolsonaro também vetou artigo que definia que a diretoria do Organizador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) deveria ser aprovada pelo Senado Federal.

“A partir de agora, o governo está autorizado a prosseguir com o processo de capitalização da empresa, que deverá trazer investimentos para o setor elétrico e gerar emprego e renda para o país”, disse o Ministério de Minas e Energia em nota.

A nova lei permitirá que a privatização ocorra por aumento do capital social, com renúncia do direito de subscrição de ações pela União, que assim terá diluída sua fatia de 61% na empresa. A Eletrobras se tornará, assim, uma corporação, com capital pulverizado.

A previsão do ministério é que a emissão de ações ocorra até o primeiro bimestre de 2022. Até lá, deverão ser realizadas as definições de premissas fundamentais à modelagem da privatização pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

PRÓXIMOS PASSOS

Com a sanção da lei, a próxima etapa é a conclusão dos estudos de avaliação da Eletrobras e a definição do valor e quantidade de ações a serem ofertadas, explicou a pasta. Nessa etapa, é avaliada a situação atual da empresa, seus ativos e passivos, capacidade de geração de valor e perspectiva de crescimento ao longo dos anos.

“Cabe ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovar os estudos coordenados pelo BNDES, bem como definir a modelagem final da operação de capitalização, com base nas diretrizes da nova lei”, afirmou a pasta.

Nessa etapa, serão detalhadas as diretrizes da capitalização, tais como: o desenho final da reestruturação societária, o preço mínimo de venda das ações, e outros condicionantes do processo.

Os estudos realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) serão enviados também para o Tribunal de Contas da União (TCU) para aprovação, disse o ministério.

Após a aprovação do CPPI e do TCU, a etapa seguinte é a realização pela Eletrobras da assembleia de acionistas, na qual a União não votará em determinadas matérias, para aprovação da emissão de novas ações. O processo de emissão será conduzido pela própria empresa com o acompanhamento pelo BNDES.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/07/2021

PREÇOS DO PETRÓLEO SOBEM COM EXPECTATIVA DE NOVA QUEDA DOS ESTOQUES

Por Noah Browning



Atividade de extração de petróleo em Nefteyugansk, Rússia

LONDRES (Reuters) – Os preços do petróleo subiam nesta terça-feira, com a oferta restrita e as expectativas de uma nova queda nos estoques de petróleo bruto dos EUA e globais, embora os temores sobre a propagação de variante de Covid-19 tenham limitado os ganhos.

O petróleo Brent subia 0,15 dólar, ou 0,2%, a 75,31 dólares por barril, às 9:57 (horário de Brasília), após recuar 0,5% na segunda-feira.

O petróleo dos Estados Unidos avançava 0,01 dólar, ou 0,01%, a 74,11 dólares por barril, após queda de 0,6% na véspera.

Os estoques de petróleo dos EUA devem cair pela oitava semana consecutiva, com recuo também dos estoques de gasolina, segundo uma pesquisa da Reuters publicada na segunda-feira.

Os estoques de petróleo caíram de forma constante por várias semanas, com os estoques dos EUA caindo para o menor nível desde fevereiro de 2020 na semana encerrada em 2 de julho.

“A notícia de mais uma queda dos estoques de petróleo provavelmente terá um efeito maior no contrato de referência WTI, mas também deverá impulsionar uma recuperação residual para apoiar outros benchmarks como o Brent”, disse Louise Dickson, analista da Rystad Energy.

A Agência Internacional de Energia disse nesta terça-feira que os níveis de armazenamento de petróleo na maior parte dos países desenvolvidos caíram para patamar muito inferior às médias históricas, e as quedas nos estoques da commodity neste outono (do Hemisfério Norte) deverão ser as maiores em pelo menos uma década.

(Reportagem adicional de Yuka Obayashi)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/07/2021

CHINA REGISTRA SURPREENDENTE ALTA DAS EXPORTAÇÕES EM JUNHO (+32,2%)

Contêineres no porto de Yantian, em Shenzhen, na província chinesa de Guangdong, em 22 de junho de 2021

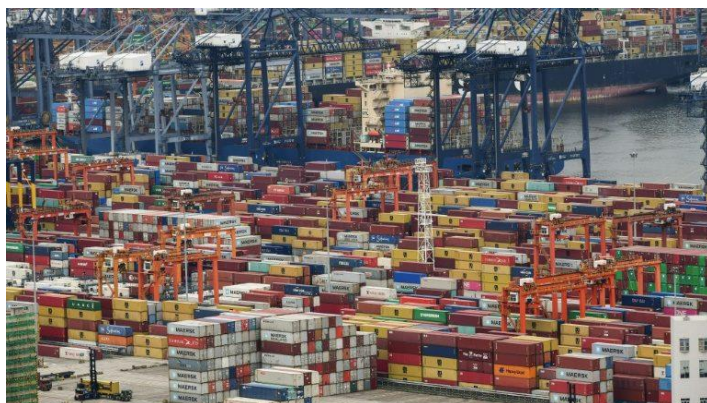


Foto: AFP/Arquivos

A China registrou em junho uma recuperação surpreendente de suas exportações, a 32,2% interanual, impulsionada pelas vendas de eletrônicos e farmacêuticos – informou a administração alfandegária do país na terça-feira (13).

Este é o maior ritmo de crescimento das vendas do gigante asiático desde abril.

Foi um desempenho muito melhor do que o esperado, já que os economistas projetavam uma desaceleração (23,1%), após uma alta de 27,9% ano a ano no mês anterior.

A situação contrasta fortemente com a do ano passado, quando a atividade na China estava se recuperando da pandemia da covid-19.

Em junho de 2020, as exportações chinesas voltaram a ser positivas pela primeira vez (+0,5%), após a estagnação da economia.

Agora, quase livre da doença, a China foi o primeiro país a voltar, no final de 2020, a um nível de atividade anterior à pandemia.

“A economia chinesa está se estabilizando e melhorando (...) e isso está proporcionando um sólido apoio ao comércio exterior”, disse Li Kuiwen, porta-voz da Aduana, à imprensa.

Na outra direção, as compras de produtos do exterior se desaceleraram em junho, quando as importações aumentaram 36,7% em relação ao mesmo período do ano anterior, ainda conforme a Alfândega.

É um ritmo bem mais lento que o de maio (51,1%), mas o desempenho é, no entanto, melhor do que as previsões dos analistas (30%).

Em junho, o superávit comercial do gigante asiático alcançou US\$ 51,3 bilhões, acima do mês anterior, quando registrou US\$ 45,53 bilhões.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 13/07/2021

SERVIÇOS DO BRASIL CRESCEM EM MAIO PELO 2º MÊS E FICAM ACIMA DO NÍVEL PRÉ-PANDEMIA

Por Camila Moreira e Rodrigo Viga Gaier

SÃO PAULO/RIO DE JANEIRO (Reuters) – O volume de serviços brasileiro permaneceu em trajetória de crescimento na metade do segundo trimestre e dá sinais de aquecimento com alta recorde para o mês de maio, ficando 0,2% acima do patamar pré-pandemia.

No mês, houve crescimento de 1,2% no volume de serviços em comparação com abril, máxima da série histórica para maio e praticamente em linha com a expectativa em pesquisa da Reuters de ganho de 1,3%.

Depois de ganho de 1,3% em abril, o setor acumulou alta de 2,5% nesses dois meses, porém ainda insuficiente para recuperar as perdas de 3,4% vistas em março, de acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgados nesta terça-feira.



Bar em São Paulo (Crédito: REUTERS/Amanda Perobelli)

Ainda assim, superou pela segunda vez este ano o nível em que estava em fevereiro de 2020, antes da pandemia –em fevereiro deste ano o setor havia ficado 1,2% acima do período anterior à adoção das primeiras medidas de isolamento.

O setor de serviços segue sendo o mais afetado pelas medidas para conter a propagação do coronavírus.

“O setor vinha mostrando boa recuperação, mas, em março, com um novo agravamento do número de casos de Covid-19, governadores e prefeitos de diversos locais do país voltaram a adotar medidas mais restritivas. Em abril e maio, essas medidas começam a ser relaxadas e o setor volta a crescer”, explicou o gerente da pesquisa, Rodrigo Lobo.

“À medida que se aproxima do patamar pré-pandemia, o setor fica mais perto da normalidade”, completou. “O setor cresce em consequência da vacinação maior, especialmente aqueles que dependem do consumo presencial.”

Os dados apontaram ainda ganho de 23,0% na comparação anual, contra expectativa de alta de 22,6%.

A pesquisa do IBGE mostrou que entre as cinco atividades pesquisadas, três tiveram crescimento em maio. O volume de Transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio cresceu 3,7% no mês.

“A expansão nos transportes tem muito a ver com a queda no preço das passagens aéreas, além do aumento da demanda por esse serviço. O transporte aéreo cresceu 60,7% em maio”, disse Lobo.

Os serviços prestados às famílias aumentaram 17,9% no mês mas estão 29,1% abaixo do período pré-pandemia; enquanto serviços profissionais, administrativos e complementares cresceram 1,0%, estando 2,7% abaixo do nível de fevereiro de 2020.

As taxas negativas em maio foram registradas em serviços de informação e comunicação (-1,0%) e outros serviços (-0,2%).

O índice de atividades turísticas, por sua vez, registrou expansão de 18,2% em maio sobre abril, segunda taxa positiva consecutiva e acumulando no período ganho de 23,3%.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 13/07/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

WILSON SONS IMPLEMENTA PROJETO INÉDITO DE ESTUFAGEM DE TRIGO EM CONTÊINERES

Por Lucas Eurico Simões



Trigo Grãos Agricultura

A estufagem em contêiner abre a possibilidade de produtores alcançarem e captarem novos mercados, uma vez que não é necessário o afretamento de um navio com o produto (Imagem: Unsplash/@timmatras)

A Wilson Sons (WSON33), maior operadora integrada de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, implementou um projeto inédito no Tecon Rio Grande: o de estufagem de trigo a granel em contêineres.

O trigo é acondicionado diretamente no contêiner, o que gera uma série de vantagens tanto para os produtores quanto para os clientes compradores.

O projeto, em parceria com as empresas Gomes e Marques, Aliança Navegação e Suporte Corretora já está em funcionamento com cabotagem ao Amapá. Esse modelo operacional tem um grande potencial também para a exportação de trigo a granel em contêiner.

A estufagem em contêiner abre a possibilidade de produtores alcançarem e captarem novos mercados, uma vez que não é necessário o afretamento de um navio com o produto, como ocorre no caso do granel.

Isso beneficia os produtores menores que, com menores investimentos e mesmo em períodos de entressafra, conseguem atingir mercados distantes.

Além do acesso a mercados alternativos, outros benefícios da modalidade são o menor índice de perda de grãos e o baixo custo em despesas extras, além da independência das condições climáticas para sua realização.

A operação de estufagem é realizada com um basculador de contêiner. Nos casos em que o trigo que chega em carretas graneleiras, o material é tombado numa moega e transferido para um silo, sendo, na sequência, realizado o carregamento do contêiner de forma direta.

Gustavo Leite, diretor da Suporte Corretora, consultoria de grãos que presta apoio a cerealistas e cooperativas, relata que uma das vantagens da estufagem é a flexibilidade do embarque, que permite o envio de mercadorias com uma frequência muito maior que em uma operação granel.

Outro benefício é a possibilidade de expandir negócios.

“A logística em contêiner permite a descarga em portos alternativos, possibilitando a expansão da oferta a outros clientes”, avalia Leite.

“Realizamos a primeira operação com um embarque para Santana, no Amapá, e justamente por ser nesta modalidade se viabilizou o acesso a um novo cliente”, conta.

Outro ponto positivo é a confiabilidade do produto, já que não há perda de identidade. No caso do granel, padrões de diferentes qualidades enchem o silo graneleiro.

“A segregação do produto é um aspecto importante na estufagem, pois garante que não se perca identidade do grão e permite rastreabilidade do produto, reduzindo riscos de contaminação”, diz Leite.

Com a atual safra recorde de trigo, a estufagem do grão praticada pelo Tecon Rio Grande ajuda as empresas a escoarem esta produção e abrir novas frentes de negócios.

“Estes serviços permitem a abertura e acesso do trigo gaúcho a novos mercados. Possuímos uma grande oportunidade em nosso Estado, que é o de abastecer outros mercados com matéria-prima de padrão e qualidade”, considera o Diretor da Suporte.

Fonte: MoneyTimes

Data: 13/07/2021

CRESCIMENTO DAS EXPORTAÇÕES DA CHINA ACELERA EM JUNHO E FICA ACIMA DA EXPECTATIVA

Por Reuters



Exportações

As importações também superaram as expectativas, embora o ritmo de ganhos tenha diminuído em comparação com maio (Imagem: Pixabay/Derks24)

As exportações da China cresceram muito mais rápido do que o esperado em junho, uma vez que a demanda global sólida liderada pelo afrouxamento das medidas de lockdown e pela vacinação em todo o mundo ofuscaram surtos do vírus e atrasos em portos.

Mas o comércio geral na segunda maior economia do mundo pode desacelerar no segundo semestre de 2021, alertou uma autoridade da alfândega nesta terça-feira, em parte refletindo as incertezas sobre a pandemia de Covid-19 diante da variante Delta do coronavírus.

As importações também superaram as expectativas, embora o ritmo de ganhos tenha diminuído em comparação com maio, com os valores impulsionados por preços altos de matérias-primas, mostraram dados da alfândega.

As exportações em dólares subiram 32,2% em junho sobre o ano anterior, comparado com crescimento de 27,9% em maio. Analistas consultados pela Reuters projetavam alta de 23,1%.

“As exportações surpreenderam para cima em junho, deixando de lado o impacto do fechamento temporário do porto de Shenzhen e outros gargalos na cadeia de oferta”, disse Louis Kuijs, chefe de economia para Ásia da Oxford Economics.

O desempenho comercial da China enfrentou alguma pressão nos últimos meses, devido principalmente à escassez global de semicondutores, gargalos de logística e custos mais altos de matérias-primas e frete.

Os dados também mostraram que as importações aumentaram 36,7% em junho na base anual, contra expectativa de 30% mas abaixo do ganho de 51,1% visto em maio, que representou a taxa mais alta de expansão em uma década.

A China ainda registrou superávit comercial de 51,53 bilhões de dólares no mês passado, contra expectativa de excedente de 44,2 bilhões de dólares e saldo positivo de 45,54 bilhões em maio.

Fonte: MoneyTimes

Data: 13/07/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CRISE HÍDRICA É REALIDADE NO SANEAMENTO E SOLUÇÕES PRECISAM OLHAR PARA PESSOAS, DIZ DIRETORA DA IGUÁ

Gestão sustentável e eficiente da água é parte fundamental da estratégia ESG da companhia
Por Gabriel Chiappini 13 de julho de 2021 Em Estratégia ESG, Meio ambiente

A falta de chuvas no Brasil — que pode ser a pior dos últimos 91 anos, segundo o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) — vem diminuindo o nível de água nos reservatórios e já traz desafios para o setor de saneamento.

Na semana em que o marco legal do saneamento básico completa um ano desde a aprovação, a epbr conversou com a diretora de sustentabilidade da Iguá Saneamento, Rosane Santos, sobre as estratégias da empresa no enfrentamento da crise hídrica e as políticas ESG (sigla em inglês para critérios ambientais, sociais e de governança).

Fundada em 2017, a empresa possui 18 operações — 14 concessões e quatro parcerias público-privadas — em 37 município do país, e já é um dos principais players do setor de coleta e tratamento de água e esgoto.

“Já estamos lidando com falta de água. A escassez hídrica é uma realidade”, afirmou Rosane.

Para evitar futuros problemas de desabastecimento, a companhia desenvolve um plano de segurança hídrica, que também envolve investimentos na eficiência do uso dos recursos naturais.

“O plano leva em conta o tamanho da população e o quanto ela vai crescer, com base em estudos técnicos. Eu considero essa geografia no curto, médio e longo prazo, olhando para o estado dos mananciais e nível dos reservatórios”, conta.

Uma os exemplos é a região de Paranaguá (PR), onde atua a Iguá, que vem enfrentando um déficit de precipitações severo desde o ano passado.

Em junho, a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) chegou a publicar uma Declaração de Situação Crítica de Escassez Quantitativa de Recursos Hídricos da Região Hidrográfica do Paraná até 30 de novembro de 2021.

Rosane aponta que além das mudanças climáticas e o desmatamento, muitas vezes o problema possui outros fatores, como a má gestão dos recursos hídricos e falta de eficiência na distribuição.

A companhia, por exemplo, conseguiu fazer com que os índices de perdas em Paranaguá passassem de 41,5% em 2017, quando assumiu a operação, para 21,6% em abril de 2021, o que diminui a demanda de captação dos mananciais.

A queda foi resultado de um trabalho de combate à crise hídrica e mitigação dos efeitos da estiagem feitos pela empresa, envolvendo uma série de ações desde investimentos em infraestrutura até o desenvolvimento de tecnologias para o aumento na eficiência operacional.

Para se ter ideia, em 2019, as perdas na distribuição de água no Brasil chegaram a 39,2%, o equivalente a 7,5 mil piscinas olímpicas de água tratada desperdiçada diariamente ou sete vezes o

volume do Sistema Cantareira – maior conjunto de reservatórios para abastecimento do estado de São Paulo.

A quantidade seria suficiente para abastecer mais de 63 milhões de brasileiros em um ano, de acordo com levantamento (.pdf) divulgado no mês passado pelo Instituto Trata Brasil.

Segundo a diretora da Iguá, o problema da escassez é maior nas grandes cidades.

“Tem sido um processo mais difícil no Brasil como um todo. Apesar da nossa gigantesca bacia hidrográfica, não necessariamente os mananciais estão próximos às grandes cidades”, explica.

ESG como drive de negócios

Apesar dos aspectos ambientais do ESG estarem muito concentrados na redução de emissões de carbono por parte de empresas, a gestão da água é um tema cada vez mais importante na agenda dos investidores, principalmente quando isso implica na medição dos riscos e retornos dos seus investimentos.

Para a diretora, a captação de recursos da companhia vem sendo facilitada pelas estratégias ESG adotadas.

“ESG é drive de negócio”, disse. “Se antes o investimento estava atrelado a taxa de retorno, hoje, o bom investimento é aquele que considera o público para quem o serviço é prestado, o impacto de mudanças climáticas no seu negócio”.

Em abril deste ano, a Iguá venceu o disputado leilão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), ao lado da Aegea.

A empresa conseguiu captar mais de R\$ 1,2 bilhão em financiamentos de longo prazo — parte com a emissão de debêntures sustentáveis — para viabilizar os investimentos previstos, e com a entrada do fundo de pensão Canada Pension Plan Investment Board (CPP Investments), em troca de 45% de participação na companhia.

Além dos critérios ambientais, Rosane destaca o forte apelo social da Iguá, pelo impacto na vida das comunidades onde opera.

Em Cuiabá (MT), a maior cidade em que atua, a companhia elevou de 30% para 60% a cobertura da rede de esgoto com investimentos que somam quase R\$ 500 milhões.

A empresa também universalizou o abastecimento de água e o tratamento de esgoto na operação de Mirassol (SP), bem antes da meta do novo marco legal que estipula a universalização do serviço até 2033.



“ESG é drive de negócio. Toda vez que fazemos avaliação de um potencial leilão, o ESG vem como um dos principais elementos dessa avaliação”, diz Rosane Santos, diretora de sustentabilidade da Iguá Saneamento

Entrevista Rosane Santos – diretora de sustentabilidade da Iguá

A água é um dos principais ativos da companhia. Como vocês lidam com esse recurso?

Trabalhamos com a boa gestão dos recursos hídricos. Só tiro dos mananciais aquilo que de fato



eu vou tratar e disponibilizar para a população. Ao mesmo tempo que eu devolvo o esgoto tratado, que tenha condições de ser reabsorvido no ecossistema sem causar dano na vida silvestre e vegetação.

Já estamos lidando com falta de água. A escassez hídrica é uma realidade, em função das mudanças climáticas, má gestão dos recursos hídricos, o desmatamento, entre outros fatores.

O que tem sido feito para enfrentar essa crise hídrica?

Em todas as nossas operações buscamos antecipar onde podemos ter problemas de abastecimento. Tem sido um processo mais difícil no Brasil como um todo.

Apesar da nossa gigantesca bacia hidrográfica, não necessariamente esses mananciais estão próximos às grandes cidades. Estamos construindo um plano de segurança hídrica.

O plano leva em conta o tamanho da população e o quanto ela vai crescer, com base em estudos técnicos. E considero essa geografia no curto, médio e longo prazo, olhando para o estado dos mananciais, nível dos reservatórios, para abastecer a população, e talvez buscar outra fonte de captação.

Proteção de florestas...

Vamos desenvolver alguns projetos nos próximos anos nessa lógica de recuperação. Pretendemos trabalhar com matas ciliares e recuperar o máximo possível de vegetação, além da manutenção da mata nativa.

Toda essa narrativa ambiental é essencial para garantir a continuidade e existência, e vida dessa água que está no manancial.

Como o ESG está incorporado na empresa?

Quando o fervilhão ESG surgiu, a empresa decidiu que precisava ser mais estratégica. A Iguá adotou a agenda ESG replicando padrões internacionais, do hemisfério Norte, Europa, porque não há padrões nacionais. O Brasil ainda está amadurecendo para criar sua própria narrativa ESG.

Estamos ajustando nossos processos, nossa operação, de forma a contribuir com a agenda do desenvolvimento sustentável, atuando hoje, olhando para o médio e longo prazo.

Qual seria o ponto central dessa estratégia?

A gestão de stakeholders, múltiplas partes relacionadas que estão interessadas nesse negócio. Não existe um mais importante que o outro, e sim temáticas específicas para cada um deles.

Aqui temos a quebra com o capitalismo tradicional, que coloca o acionista no centro, como agente principal ou às vezes exclusivo, e em função das expectativas desse acionista é que todas as decisões e posicionamentos estratégicos da empresa acontecem.

Quando a gente traz o ESG, a gente muda essa lógica.

A gente traz a opinião e expectativa de todo mundo que tem interesse nessa organização — acionistas, funcionários, fornecedores e clientes —, considerando impacto social, qual o nível de transformação que a empresa de saneamento está conseguindo fazer, o próprio poder concedente.

Como o ESG ajuda na captação de recursos e nas decisões da empresa?

ESG é drive de negócio. Toda vez que fazemos avaliação de um potencial leilão, o ESG vem como um dos principais elementos dessa avaliação.



Se antes o investimento estava atrelado a taxa de retorno, hoje, o bom investimento é aquele que considera o público para quem o serviço é prestado, o impacto de mudanças climáticas no seu negócio, porque invariavelmente você vai ser um consumidor de recursos naturais.

A lógica do lucro pelo lucro acabou.

O planeta tem limite geográfico e os recursos naturais são finitos. Soluções e tecnologias, serviços e produtos têm que estar para a população que habita neste planeta, não se pode olhar apenas para o acionista.

No Brasil, por exemplo, somos um país feminino e negro. Se nesse contexto a organização não reflete aquilo que é realidade fora dela, você não sabe em que contexto você está atuando.

Neste sentido, qual o impacto do saneamento?

As estatísticas conseguem demonstrar que a inserção de água e esgoto tratado tem impactos sociais brutais, reduz doenças de veiculação hídrica, melhora assiduidade escolar e profissional, além do desenvolvimento socioeconômico.

Onde chega o saneamento você leva o desenvolvimento.

Percebemos certo atraso em algumas geografias do nosso país porque falta infraestrutura, e o saneamento é um dos elementos primordiais da infraestrutura, por isso é básico. É absolutamente necessário para desenvolvimento de uma cidade e um país.

O marco legal prevê a universalização do saneamento até 2033, como a iniciativa privada pode contribuir com essa meta?

O novo marco legal do saneamento surge para acelerar essa curva que estava muito lenta. É inadmissível o Brasil, com esse tamanho, com objetivos e sonhos ambiciosos de ser uma das potências econômicas mais importantes do mundo, ter apenas 50% do esgoto tratado.

Estamos falando do básico, da infraestrutura. Se você não consegue dar conta da infraestrutura, você não vai dar conta de tecnologia ou qualquer outra coisa.

O marco nos ajuda, porque coloca iniciativa privada e pública juntas em uma mesma causa.

A questão é o tamanho do gap. Demoramos tanto tempo para olhar isso, que temos que correr muito.

Quando olhamos para tudo que o marco preconiza, estamos falando de investimentos de centenas de bilhões de reais, e a gente sabe da dificuldade que o poder público teria de disponibilizar tamanho recurso para investir em saneamento, principalmente, porque estamos falando de um crescimento que virá em pequenas e médias cidades.

Grandes metrópoles já estão cobertas. Pequenas e médias cidades são onde haverá maior transformação, e elas não possuem tantos recursos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/07/2021

PETROBRAS VENDE PAPA-TERRA PARA 3R PETROLEUM POR US\$ 105 MILHÕES

Por epbr - 12 de julho de 2021 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos

A Petrobras anunciou nesta segunda (5) que assinou com a 3R Petroleum contrato para venda da sua participação de 62,5% no campo de Papa-Terra, em águas profundas da Bacia de Campos. O



contrato está avaliado em US\$ 105,6 milhões, sendo 90,0 milhões em pagamentos contingentes previstos em contrato, relacionados a níveis de produção do ativo e preços futuros do petróleo.

A 3R Petroleum pagará ainda US\$ 6 milhões firmes nesta segunda e outros 9,6 milhões no fechamento da transação.

“Ao realocar estrategicamente nossos investimentos, abrimos oportunidades para a diversificação na indústria de óleo e gás com novos investidores e trazendo resultados positivos para as empresas, para a indústria e sobretudo para a sociedade”, afirma Fernando Borges, diretor de Exploração & Produção.

Em novembro do ano passado, a Petrobras havia informado que a gestora de fundos Starboard Asset, que possui participação relevante na 3R Petroleum, fez oferta no valor de US\$ 90 milhões para adquirir o campo de Papa-Terra.

A Petrobras estima que Papa-Terra tenha 1,98 bilhão de barris de óleo equivalente (petróleo + gás) in place.

“O surgimento e o fortalecimento de outros players fomentam o desenvolvimento da indústria de óleo e gás, além do estímulo nas economias regional e nacional por meio de diversos canais: impostos, investimentos, geração de emprego e renda, bem como o aquecimento e consolidação da cadeia de suprimento”, afirma Ricardo Savini, CEO da 3R Petroleum.

Detalhes da venda do campo de Papa-Terra

- Starboard Asset fez oferta no valor de US\$ 90 milhões
- Petrobras é a operadora de Papa-Terra, com 62,5% de participação
- Chevron detém os 37,5% restantes
- PSO P-63 começou a produzir em 2013
- P-61, única do tipo Tension Leg Wellhead Platform (TLWP) instalada no país, começou a produzir em 2015
- Não conseguiu atingir patamares de produção inicialmente projetados
- Petrobras estima boas possibilidades de ampliação da produção

A Petrobras é a operadora de Papa-Terra, com 62,5% de participação, em parceria com a Chevron, que detém os 37,5% restantes. 100% do projeto está à venda.

Desenvolvimento da produção

O campo de Papa-Terra foi descoberto em junho de 2003 e começou a produzir em novembro de 2013. O desenvolvimento da produção desenhou um projeto com duas plataformas e uma sonda dedicada.

O FPSO P-63, com capacidade para 140 mil barris dia de petróleo e 1 milhão de m³ de gás natural, começou a produzir em 2013. A unidade tem ainda capacidade para injetar 340 mil barris/dia de água.

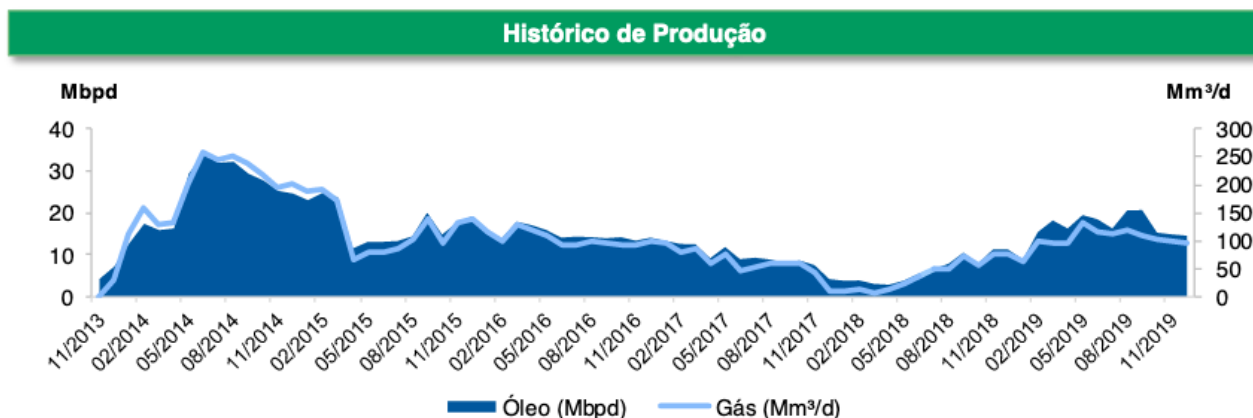
A plataforma P-61, única do tipo Tension Leg Wellhead Platform (TLWP) instalada no país, começou a produzir em 2015. Os poços da P-61 são do tipo completação seca, ou seja, as válvulas de controle do poço ficam na plataforma, ao invés de no fundo do mar.

O projeto conta ainda com uma sonda dedicada conectada à P-61 para realizar serviços de perfuração, completação e intervenção nos poços.

Produção aquém da esperada

Campo com petróleo ultrapesado, com graus API entre 14 e 17, foi um dos projetos mais complexos desenvolvidos pela Petrobras e não conseguiu atingir patamares de produção inicialmente projetados.

Papa-Terra produziu uma média de 17,3 mil boe/dia em 2019, tendo seu pico de produção ficado entre 30 mil e 40 mil barris/dia de petróleo em 2014.



Agora, a Petrobras estima boas possibilidades de ampliação da produção baseada no resultado dos poços PPT-50 e PPT-51. Somente a completação do poço PPT-51 poderia elevar a produção em quase 10 mil barris por dia de petróleo.

O plano de desenvolvimento acordado com a ANP prevê a construção de sete novos poços produtores no projeto, sendo quatro de completação seca, e quatro novos poços injetores, que pretendem ajudar com recuperação secundária e ampliar a produção de petróleo.

Papa-Terra tem contrato de concessão assinado com a ANP até 2032. Área da Rodada Zero, não tem compromisso de conteúdo local.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/07/2021

LEI DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS É SANCIONADA MANTENDO PRINCIPAIS “JABUTIS”

Por epbr - 13 de julho de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Setor elétrico

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) sancionou, com 14 vetos, a MP da privatização da Eletrobras, publicada nesta terça (13/7) no Diário Oficial da União. O plano do governo federal é realizar a capitalização até o início de 2022, quando a União perderá o controle da estatal, por meio da oferta de ações ao mercado.

— Como previsto, nenhum dos itens que mais incomodaram o mercado de energia elétrica foram vetados. E nem poderia: o mesmo artigo que autoriza a capitalização também prevê a contratação dos 8 GW de térmica elétrica a gás, boa parte em regiões sem acesso ao combustível, além de PCHs e da prorrogação do Proinfa.

— Mas diversos pontos negociados com o Congresso Nacional foram vetados. Um deles é a necessidade de enviar ao Senado Federal as indicações de diretores para o Operador Nacional do Sistema (ONS), o que equipara a entidade a um órgão público, como uma agência reguladora.

— Governo afirma que medida é inconstitucional, já que o ONS é uma associação civil privada. E que a interferência política “representaria prejuízos à efetividade da governança do setor elétrico” e “as decisões devem ser pautadas exclusivamente por critérios técnicos”.

— Foi vetada a tentativa de garantir o poder da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) sobre a operação de hidrelétricas nas faixas de restrição dos reservatórios.

— Iria na contramão do que o governo está fazendo com a MP da Crise Energética (1055), que deu poder a um gabinete interministerial para determinar a flexibilização do uso das usinas.

— “essa medida [vetada] imporá restrição gravosa ao setor elétrico ao deixar de observar os demais usos da bacia hidrográfica, o que configuraria tratamento não isonômico”, diz o Ministério de Minas e Energia.

Por indicação do Ministério da Economia, Bolsonaro derrubou a garantia de compra de até 1% das ações por trabalhadores da Eletrobras, com preço fixado antes da publicação da MP da privatização; e a garantia de aproveitamento de funcionários demitidos sem justa causa até 12 meses depois da privatização.

Caiu a realocação de famílias que moram nas faixas de servidão de linhas de transmissão de alta tensão (mais de 230 kV) com inclusão prioritária no programa Casa Verde e Amarela. O Ministério do Desenvolvimento Regional alega que a falta de critérios de renda fere o princípio do programa habitacional.

Veja a lista completa no DOU

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, reuniu-se nessa segunda (12/7) com executivos que atuaram na crise energética do governo de Fernando Henrique Cardoso, em 2001: Mário Veiga, fundador da PSR; e Jerson Kelman, ex-diretor da Aneel e ex-presidente da ANA.

— A reunião foi fechada, e a única informação publicada pelo MME é que se tratou de um evento relacionado às “condições hidrológicas”.

— Nem sequer a lista de participantes foi informada na agenda oficial de Bento Albuquerque, contrariando norma da Comissão de Ética da Presidência da República. Os pedidos de esclarecimento não foram respondidos até o fechamento desta edição.

— Além de Kelman e Veiga, participaram da videoconferência Luiz Barroso (presidente, PSR); Thiago Barral (presidente da EPE); a secretária-executiva do MME, Marisete Pereira; e os secretários do MME Christiano Vieira (Energia Elétrica) e Paulo Cesar (Planejamento Energético).

— Veiga e Kelman têm no currículo tanto a resposta à crise energética dos anos 2000, como a reforma do planejamento feita depois, no governo Luiz Inácio Lula da Silva.

— Pedro Parente, então ministro-chefe da Casa Civil de FHC, também ficou marcado pela liderança do gabinete interministerial de crise formado na época e se reuniu, recentemente, com Bento Albuquerque.

— Depois do encontro, afirmou que o diagnóstico do governo está correto, mas também que a interferência de Bolsonaro ameaça a autonomia dos ministros e dos quadros técnicos na condução da crise.

Com a MP 1055, o governo criou a Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética – CREG, gabinete interministerial presidido pelo MME com poder de determinar ações indicadas pelas áreas técnicas e instituições do setor elétrico integrantes do CMSE.

— Na semana passada, a CREG tomou as primeiras decisões: a flexibilização do nível dos reservatórios de usinas que afetam o uso múltiplo da água na Bacia do Paraná. A medida é necessária para preservar o suprimento de energia elétrica.

— O MME colocou como meta que não haverá racionamento compulsório de energia. Vem sendo reiterado pelo ministro Bento Albuquerque em diversas oportunidades.

— Como a previsão é de agravamento das condições hidrológicas até o fim do período seco, o plano é preservar ao máximo a capacidade de geração para o período mais crítico e também evitar que a situação piore em 2022.

Aliás, o MME decidiu prorrogar em três dias a nova consulta pública que pode levar à revisão do modelo computacional do setor elétrico, que tem impactos nos despachos de energia.

— A segunda fase receberá contribuições até quinta, 15 de julho. A abertura de nova consulta se dá pela necessidade de chamar os agentes do setor de volta à mesa para discutir a revisão dos parâmetros a fim de reduzir a exposição do setor elétrico ao risco de falta de chuvas.

— Ideia é promover uma “elevação estrutural dos níveis de armazenamento dos reservatórios”. A contrapartida é o aumento de tarifa, já que contar com menos energia armazenada implica o despacho de fontes mais caras.

CNPE fixa mistura de biodiesel em 12% para o 81º leilão, aumento de 20% em relação aos dois leilões anteriores, quando foi reduzida para 10%.

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

A Petrobras anunciou nessa segunda (12/7) que assinou com a 3R Petroleum contrato para venda da sua participação de 62,5% no campo de Papa-Terra, em águas profundas da Bacia de Campos.

— O contrato está avaliado em US\$ 105,6 milhões, sendo US\$ 90,0 milhões em pagamentos contingentes previstos em contrato, relacionados a níveis de produção do ativo e preços futuros do petróleo. epbr

Os preços do óleo voltaram a subir nesta terça (13/7), influenciados pela expectativa de continuidade da queima de estoques nos EUA, diante da demanda aquecida. O Brent é negociado a US\$ 75,40 (+0,31%). Ontem, recuou 1%, e analistas atribuem a queda aos temores com as variantes do coronavírus e seus impactos na economia. Reuters

Novo recorde de geração eólica foi registrado no Nordeste na manhã dessa segunda (12/7). Às 9h28, foram registrados 11.715 MW pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), montante suficiente para abastecer a 106,8% de toda a região no minuto do recorde. Diário do Nordeste

Renner compra energia eólica. A Lojas Renner fechou contrato com a Enel para fornecimento de energia eólica para atender à demanda de 170 de suas lojas e de seu novo centro de distribuição.

— O contrato é de longo prazo, e a energia fornecida virá do parque eólico da Enel que está sendo implantado em Tacaratu (PE). Enquanto o parque não entra em operação, o fornecimento virá de outras usinas da Enel. Estadão

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 13/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

ATIVISTAS PRESSIONAM BANCOS PARA BARRAR CRÉDITO À FERROGRÃO, QUE VAI ESCOAR PRODUÇÃO DE SOJA

Grupo, que vai enviar carta a instituições financeiras, diz que obra pode desmatar área equivalente à da cidade de São Paulo. Ferrovia ligará MT a porto no Pará

Por Henrique Gomes Batista



A Ferrovia Norte-Sul é vista como alternativa à ferrogrão, pois ligação à estrada permitiria escoamento de safra Foto: Tina Coelho / Terra Imagem

SÃO PAULO - Um grupo com cerca de 40 entidades da sociedade civil e de pesquisa enviará uma carta aberta a bancos e instituições financeiras para tentar evitar que seja concedido financiamento à Ferrogrão, ferrovia que ligaria Sinop, coração da região produtora de soja no Mato Grosso, ao porto fluvial de Miritituba, no Pará.

Segundo o documento, a estrada de ferro de 933 quilômetros pode gerar desmatamento equivalente ao tamanho da cidade de São Paulo e afetar comunidades indígenas. O grupo aponta alternativas de escoamento da safra com impactos ambientais menores.

“O traçado proposto pelo projeto cruza uma área sensível da Amazônia brasileira, marcada por conflitos fundiários — e que está sob escrutínio internacional”, afirmam as entidades no documento ao qual o GLOBO teve acesso com exclusividade.

“Estudos independentes demonstram que, uma vez construída, a Ferrogrão seria vetor de desmatamento para a floresta”, acrescentam.

Estímulo à grilagem

As entidades alertam que o projeto estimula a grilagem e conflitos fundiários, aumenta pressão para diminuir unidades de conservação, viola direitos de povos indígenas, contraria os compromissos de zero desmatamento das empresas agropecuárias e tem custos subestimados. O grupo também diz que o governo não avaliou rotas alternativas.

Segundo a entidade, de acordo com estimativas do economista Cláudio Frischtak, tais custos seriam de R\$ 28,98 bilhões, mas foram orçados em R\$ 8,42 bilhões.

A carta está sendo enviada para instituições como Banco Mundial, Banco Central, BNDES, Itaú, Bradesco, Banco do Brasil, Caixa e Santander.

Assinam o documento GT Infraestrutura, que coordena sua divulgação, Fórum de Mudanças Climáticas e Justiça Socioambiental (FMCJS), Observatório do Clima, Movimento Tapajós Vivo, Movimento dos Atingidos por Barragens.

Sérgio Guimarães, secretário-executivo do GT Infraestrutura, afirma que o governo deveria incentivar a expansão da Ferronorte, que pode ligar Lucas do Rio Verde (MT) à malha ferroviária de São Paulo e aos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

Há também a Ferrovia de Integração Centro-Oeste que tem projeto de ligar Vilhena (RO) à Ferrovia Norte-Sul, permitindo o escoamento de grãos pelo porto de Itaqui (Maranhão) e por portos da Bahia com o projeto da Ferrovia da Integração Oeste-Leste (Fiol).

— Ambos os projetos substituem muito bem a Ferrogrão e ajudam a esvaziar o tráfego pela BR-163 — disse Guimarães.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2021

VOLKS ESTREIA NO MERCADO MUNDIAL DE CAMINHÃO ELÉTRICO COM VEÍCULO PRODUZIDO NO RIO

Meta é reduzir em 30% a emissão de gás carbônico até 2025, mas unidades serão três vezes mais caras que as movidas a diesel

Por Bruno Rosa



Volks estreia no mercado mundial de caminhão elétrico: veículo produzido na unidade de Resende, no Rio, vai ajudar empresa a reduzir emissões de CO2 Foto: Divulgação

RIO - A Volkswagen Caminhões e Ônibus anunciou nesta segunda-feira o lançamento de seus primeiros caminhões elétricos no Brasil. Os veículos já estão sendo produzidos na unidade de Resende, no Estado do Rio de Janeiro. O projeto, que marca a estreia da marca no segmento em todo o mundo, consumiu investimentos de R\$ 150 milhões em pesquisa, desenvolvimento e

ampliação em sua unidade fabril.

Volks: Empresa cria centro de pesquisa no Brasil para estudar uso de etanol em carros elétricos

Serão dois modelos 100% elétricos, um com 11 toneladas de peso bruto total e outro com toneladas. A meta da empresa é reduzir em 30% a emissão de gás carbônico na produção de Resende até 2025.

A empresa disse que os veículos têm uma autonomia de 250 quilômetros. As 150 concessionárias da marca vão vender os modelos.

Segundo Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus, os novos modelos elétricos poderão ter preço até três vezes maior que as versões a diesel a depender da cotação do câmbio. Porém, o executivo disse que os custos são pagos em até cinco anos por conta da maior eficiência energética.

— O futuro chegou. Mais do que vender produtos ou soluções em serviços, nosso propósito é unir o transporte de pessoas e bens ao uso de energias cada vez mais renováveis e limpas — disse Cortes.

Na apresentação, os executivos da montadora informaram que, em um trajeto de 45 mil quilômetros, houve redução de 34 mil toneladas de gás carbônico e redução de 60% do custo energético.

Encomendas de 58 empresas

Segundo Cortes, há um baixo custo operacional, já que o sistema de freio consegue gerar energia para a própria bateria, por exemplo.

Os novos modelos contam com uma rede de parceiros para permitir o desenvolvimento dos caminhões elétricos Brasil a fora.

Para isso, a Volks selou acordos com companhias como Weg, de motores elétricos, Bosch, de sistema de automação, Siemens e ABB, ambas para permitir o sistema de carregamento, entre outras.



Volks estreia no mercado mundial de caminhão elétrico com veículo produzido no Rio Foto: Divulgação

A Moura, de baterias, está investindo em uma unidade em Recife, para atender a demanda da Volks. A GD Solar também terá uma solução para geração e transmissão de energia a partir de sol para prover energia limpa a todo o processo, destacou Cortes.

Volkswagen: montadora para operações por falta de peças e coloca funcionários em férias coletivas

Os novos modelos já contam com uma série de acordos comerciais. A cervejaria Ambev, dona das marcas Brahma, Skol e Antarctica, já fez acordo para comprar 1.600 veículos. A Coca-Cola Femsa encomendou outros 20 modelos, assim como a JBS, que já pediu para testar seu primeiro caminhão. Ao todo, são 58 empresas interessadas.

— É uma virada de página. É uma conquista histórica após 135 anos dos veículos a combustão. O Brasil vai protagonizar essa nova era da mobilidade.

A ideia da empresa é levar o modelo elétrico para outros países da América Latina. Nações da Europa também não estão descartadas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2021

APOIADOR DO GOVERNO BOLSONARO, FUNDADOR DA SMARTFIT ENTRA PARA CLUBE DOS BILIONÁRIOS COM IPO

Por Rennan Setti



Edgard Corona, fundador da SmartFit
Edgard Corona, fundador da SmartFit | Valor / Agência O Globo

Edgard Corona, fundador da SmartFit que é investigado no inquérito das fake news, entrou oficialmente para o clube dos bilionários nesta segunda-feira com o IPO da rede de academias.

Com a estreia do grupo na Bolsa, a participação de Corona no capital da SmartFit foi avaliada em R\$ 1,2 bilhão. Considerando outros membros de sua família com ações do negócio, o clã Corona tem uma fatia que vale R\$ 2 bilhões.

Corona não está vendendo nenhuma ação no IPO, mas a participação de sua família no negócio será diluída com a emissão de novos papéis. Hoje, os Corona têm 18,5% da SmartFit; depois da oferta, poderão ver essa fatia cair para até 14,85%, caso um lote suplementar de R\$ 345 milhões em ações seja vendido no negócio.

Apoiador do governo Bolsonaro, o dono da SmartFit está entre os empresários investigados no inquérito que apura fake news e ameaças contra o Supremo Tribunal Federal (STF). Por determinação do ministro Alexandre de Moraes, responsável pelo inquérito, Edgard Corona teve o sigilo bancário e fiscal quebrado, além de ter sido alvo de busca e apreensão na operação. Sua conta no Twitter foi suspensa pela rede social.

De acordo com as investigações, Corona pediu em grupo de empresários no WhatsApp financiamento para impulsionar mensagens contra o Legislativo. No grupo "Brasil 200 Empresarial", Edgard escreveu que "Temos de impulsionar estes vídeos. Precisamos de dinheiro para investir em mkt", depois de compartilhar pelo menos quatro mensagens contra o então presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM). O print foi apresentado pelo ministro Alexandre de Moraes na decisão que deflagrou a operação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2021

RELATOR APRESENTA HOJE RELATÓRIO DA REFORMA QUE MEXE COM IMPOSTO DE RENDA. VEJA O QUE DEVE MUDAR

Após uma série de críticas de empresas e especialistas, governo agora avalia propor um corte de 12,5 pontos percentuais na alíquota cobrada das empresas

Por Manoel Ventura , Geralda Docca e Gabriel Shinohara



Após encontro com Guedes, relator apresenta hoje relatório da reforma tributária. Foto: Daniel Marenco / Agência O Globo

BRASÍLIA - Na véspera da data prevista para apresentação do relatório da reforma do Imposto de Renda (IR), o deputado Celso Sabino (PSDB-PA) passou o dia em reuniões com a equipe econômica para acertar os detalhes do texto.

Após uma série de críticas de empresas e especialistas, o governo agora avalia junto com o deputado propor um corte de 12,5 pontos percentuais (p.p.) na alíquota cobrada das empresas, atualmente de 25%. Ou seja, na prática um corte pela metade.

Desta vez, a ideia é fazer uma redução escalonada em dois anos, mas mais concentrada em 2022. O corte seria de 10 pontos no próximo ano e a fatia restante ficaria para 2023, desde que fossem alcançadas condições previstas pela equipe de Guedes. Até a noite desta segunda-feira, ainda eram feitos ajustes no texto.

A proposta tem sido criticada até por empresários próximos a Bolsonaro, que temem arrocho fiscal. Ela mantém a tributação de dividendos em 20%, embora durante as discussões tenha sido aventada a hipótese de redução para 15%.

A taxa de dividendos é considerada um dos pontos polêmicos do texto, pois eles são isentos no país desde 1995. A tributação, porém, conta com o apoio do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

As discussões evidenciam a necessidade de ajustes para facilitar a tramitação do texto. Há duas semanas, a proposta de reforma tributária entregue ao Congresso previa corte de 5 pontos percentuais na alíquota do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) ao longo de dois anos.

Para as empresas, contudo, a avaliação é que o saldo geral do projeto representa aumento da carga tributária.

Diante da repercussão negativa, Guedes decidiu que o corte seria feito em um único ano. Posteriormente, com a manutenção das críticas, passou a defender a redução de R\$ 40 bilhões em subsídios para garantir um corte de dez pontos percentuais no imposto de todas as companhias.

Agora, Guedes já avalia corte de 12,5 pontos percentuais no IRPJ em dois anos. Há a possibilidade de a redução de tributos ser assumida pelo governo sem compensação financeira integral, ou seja, sem corte equivalente de gasto ou subsídio.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

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

Emaranhado de impostos

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

Custo alto

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

Classificação

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

Burocracia sem fim

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

Efeito cascata

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

Isso é permitido pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), já que se trata de corte linear de impostos para todos os setores.

Atualmente, o IRPJ é de 25% (quando a empresa lucra mais de R\$ 20 mil mensais) e também é cobrado percentual de 9% de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Caso a mudança siga adiante, o IRPJ passaria a ser de 12,5%.

Tributos: Receita estima alívio de R\$ 13,5 bi no IR de pessoas físicas, mas prevê arrecadação R\$ 2,47 bi maior com reforma tributária

O texto do relator também deve prever o corte de subsídios, mas os programas afetados são mantidos em sigilo para evitar criar resistências. A apresentação do relatório para lideranças partidárias está marcada para esta terça, mas pode não ocorrer se o texto não for fechado a tempo.

Redução na carga de R\$ 20 bi

O relator deve retirar a taxa de 15% sobre os rendimentos de fundos de investimentos imobiliários (FIIs), como previa o texto original. Com isso, esses fundos continuariam isentos.

O relatório está retirando uma série de propostas que foram consideradas excessivas no mercado e no Congresso, como a cobrança de imposto sobre dividendos quando o lucro é distribuído entre subsidiárias de uma mesma holding.

Também deve sair tudo que a Receita incorporou ao texto e que trata de planejamento tributário, mal recebido pelo Congresso e pelo mercado.

Entenda: O que é a Linha de Kármán, a nova fronteira entre Bezos e Branson na corrida espacial dos bilionários

O Palácio do Planalto também se incomodou com a repercussão negativa de algumas medidas. Entre elas, está um trecho da reforma que restringe as empresas que podem pagar imposto pelo lucro presumido, forma de tributação simplificada.

Seriam atingidas empresas que exploram securitização de crédito, administração de aluguel ou compra e venda de imóveis próprios, além das que exploram direitos patrimoniais de autor ou de imagem, nome, marca ou voz.

O presidente da Câmara tem dito a pessoas próximas que 75% da reforma do IR trata de resoluções da Receita e tudo isso deve sair. O projeto também trata da reorganização societária de empresas, da diferença entre o valor contábil da aquisição e o valor justo, do ganho de capital indireto, do pagamento em ações para empregados e diretores, entre outros tópicos. Tudo isso está na mira da Câmara.

Ao GLOBO, o relator da reforma disse que fará uma redistribuição de tributos entre diversos setores, o que irá aliviar em R\$ 50 bilhões o peso dos impostos sobre o capital produtivo e a renda dos trabalhadores.

— A redistribuição vai desonerar em R\$ 50 bilhões a renda sobre o capital produtivo e os trabalhadores de menor capacidade contributiva — disse o relator.

O valor foi o mesmo mencionado pelo presidente da Câmara nas redes sociais. “A Câmara dos Deputados entregará uma reforma estruturante do Imposto de Renda, que promoverá uma grande geração de emprego e renda nos próximos anos. Faremos justiça fiscal e simplificação do sistema tributário”, disse o presidente da Câmara.

No final, disse o relator, a carga tributária total terá redução de R\$ 20 bilhões.

— Estamos finalizando os cálculos e nosso texto deverá trazer uma redução de carga efetiva líquida sobre a renda de R\$ 20 bilhões — disse.

Ganho na arrecadação

Nesta segunda, mais de duas semanas depois de ter enviado ao Congresso sua proposta de reforma tributária, a Receita Federal apresentou o detalhamento de projeções de impacto das medidas — números que serão alterados com o andamento da proposta no Congresso.

O Fisco estima que a proposta, que muda o Imposto de Renda e tributa dividendos, deve trazer um ganho de R\$ 2,47 bilhões na arrecadação de impostos em 2022.

Em 2023, a expectativa é de alta de receita de R\$ 1,6 bilhão. Em 2024, R\$ 2,1 bilhões. Durante a divulgação da reforma, a Receita havia divulgado o impacto de R\$ 1,820 bilhão em três anos. O chefe de Estudos Tributários da Receita, Claudemir Malaquias, disse que a diferença foi causada por mudança na base de cálculo:

— O que a gente considera é que está dentro das estimativas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/07/2021

SANTANDER COMEÇA A OPERAR NOVO PRONAMPE, COM R\$ 1,3 BI DISPONÍVEL PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS

Governo estima que programa deve direcionar R\$ 25 bi para as pequenas empresas; R\$ 6,3 bi já foram concedidos

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Após o início de operação do Pronampe em alguns bancos na semana passada, o Santander vai começar a operar a linha de crédito nesta segunda-feira. O banco disponibilizará R\$ 1,3 bilhão para micro e pequenas.

A contratação poderá ser feita apenas pelo site do banco e está sujeita às regras do programa. O valor máximo de empréstimo é de R\$ 150 mil por empresa, que terão 48 meses para pagar.

Os juros serão de 6% ao ano mais a taxa Selic, que atualmente está em 4,25%. A liberação do crédito depende de análise do banco, mesmo para as empresas que tenham recebido a carta da Receita Federal com o aviso que são elegíveis para o programa.

Alta demanda

Os recursos da nova versão do Pronampe estão sendo concedidos rapidamente, um sintoma da necessidade de crédito das micro e pequenas empresas. Como O GLOBO mostrou, nos primeiros três dias de operação, 25% dos recursos foram concedidos.

Da projeção total de R\$ 25 bilhões feita pelo governo, R\$ 6,3 bilhões chegaram a 75 mil empresas neste período. O Banco do Brasil foi a instituição que mais emprestou até agora, R\$ 3,2 bilhões em menos de dois dias, esgotando os recursos disponíveis.

Em seguida, o Bradesco, que também esgotou seu limite com a concessão de R\$ 1,7 bilhão. A Caixa, em terceiro lugar, disponibilizou R\$ 6,3 bilhões e emprestou R\$ 1,3 bilhão até o fim da semana passada.

Como O GLOBO mostrou, o governo espera que 325 mil empresas acessem o financiamento via Pronampe este ano, mas já sabe que não será suficiente para atender toda a demanda.

Para resolver o problema, o Ministério da Economia está trabalhando em medidas estruturais para facilitar acesso ao crédito, como o Sistema Nacional de Garantias. A medida criará centrais regionais que poderão fornecer uma carta aos pequenos empresários para auxiliar na formação de garantias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2021

GOVERNO AVALIA CORTE DE 12,5 PONTOS PERCENTUAIS NO IR DAS EMPRESAS

Relator afirma que redução de carga sobre o capital produtivo será de R\$ 50 bi

Por Manoel Ventura e Geralda Doca



Os ministros Luiz Eduardo Ramos (Casa Civil), Flávia Arruda (Secretaria de Governo) e Paulo Guedes (Economia) entregam ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, o projeto de reforma do Imposto de Renda. Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — Após negociações junto ao governo, o relator da reforma do Imposto de Renda, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), deve fixar um corte de 12,5 pontos percentuais na alíquota cobrada de empresas, de acordo com fontes da equipe econômica. O objetivo do ministro da Economia, Paulo Guedes, é que a redução dos impostos comece a valer em 2022.

A proposta de reforma tributária, entregue há pouco mais de duas semanas ao Congresso, prevê corte de 5 pontos percentuais na alíquota do IRPJ ao longo de dois anos, o que foi mal recebido pelas empresas.

Diante da repercussão negativa, Guedes decidiu que o corte seria feito em um único ano. Posteriormente, passou a defender uma redução de R\$ 40 bilhões em subsídios para garantir um corte de 10 pontos percentuais no imposto de todas as companhias.

Agora, Guedes já avalia um corte de 12,5 pontos percentuais. Há a possibilidade dessa redução de tributos ser assumida pelo governo sem compensação financeira. Isso é permitido pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), já que se trata de um corte linear de impostos para todos os setores.

Atualmente, o IRPJ é de 25% (quando a empresa lucra mais de R\$ 20 mil mensais) e também é cobrado percentual de 9% de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Caso a mudança siga adiante, o IRPJ passaria a ser de 12,5%.

O texto do relator também deve prever o corte de subsídios, mas os programas afetados são mantidos em sigilo para evitar criar resistências. O relatório deve ser apresentado nesta terça-feira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2021

PETROBRAS E PPSA CHEGAM A ACORDO PARA CAMPO DE ITAPU NO PRÉ-SAL

Empresa definiu volume de produção da área para os regimes de partilha e cessão onerosa
Por Bruno Rosa

RIO - A Petrobras informou que assinou com a Pré-sal Petróleo SA (PPSA) acordo para definir os critérios de classificação de produção de petróleo e gás no campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos.

Itapu é um campo da cessão onerosa, tendo 100% de participação da Petrobras. Em 2019, a estatal arrematou sozinha o excedente da cessão onerosa de Itapu, que opera no regime de partilha.

Assim, o acordo, que destrava um nó importante do leilão feito em 2019, prevê que 51,708% da produção vai operar no regime da cessão onerosa e 48,292% será no modelo de partilha.

A estimativa é que a cessão onerosa tenha um volume recuperável de 350 milhões de barris de óleo equivalente (boe, com petróleo e gás). Na partilha, o patamar é de 319 milhões de boe.

Como a Petrobras já havia investido no desenvolvimento da produção em Itapu, o valor de compensação da estatal foi calculado em US\$ 1,274 bilhão. Porém, por ser a mesma empresa, não há transação financeira. O acordo ainda depende de aprovação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Em junho deste ano, a Petrobras chegou a um acordo semelhante para o campo de Búzios. O valor total a ser compensado foi de US\$ 29,4 bilhões. Mas nessa área a estatal tem como sócias as chinesas CNOOC e CNOOC (com 5% cada uma).

Assim, pelo acordo, elas se comprometeram a compensar a Petrobras em US\$ 2,94 bilhões (10% do total) por conta dos investimentos já feitos pela Petrobras.

Não é só falta de chuva: Entenda em oito pontos como o Brasil está, de novo, à beira de um racionamento



Com isso, os dois campos arrematados no leilão do excedente da cessão onerosa em 2019 tiveram seu principal empecilho resolvido. Embora os valores da compensação não envolvam recursos financeiros, a definição é importante caso a Petrobras decida buscar um sócio para as áreas no futuro, observou uma fonte do setor.

Mapa do leilão do Pré-Sal Foto: Editoria de Arte/O Globo

Em dezembro deste ano, a ANP vai leiloar as áreas de Sépia e Atapu em um novo leilão do excedente da cessão onerosa. Esses blocos não foram arrematados em 2019. Diferente do que ocorreu em Búzios e Itapu, o governo decidiu pré-definir o valor que a Petrobras vai receber das petroleiras vencedoras.

Ficou definido que a estatal receberá US\$ 6,45 bilhões das petroleiras vencedoras da licitação das áreas.

Em 2019, Sépia foi oferecida com bônus de R\$ 22,86 bilhões, mas não recebeu proposta. Agora, o governo irá cobrar R\$ 7,14 bilhões, um desconto de quase 70%.

O campo de Atapu foi ofertado por R\$ 13,74 bilhões. Dessa vez, o valor será de R\$ 4 bilhões. A diferença é de pouco mais de 71%. No total, a diferença nas outorgas é de R\$ 25,4 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SUBSÍDIOS DO SETOR ELÉTRICO EMBUTIDOS NA CONTA DE LUZ DEVEM CHEGAR A R\$ 23,9 BI ESTE ANO

Segundo dados apresentados pelo Ministério de Minas e Energia e pela Aneel em audiência na Câmara, valor deve ter aumento de 9%

Por Wilian Miron, O Estado de S.Paulo

A previsão de orçamento da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) - fundo setorial que banca subsídios e descontos para grupos de interesse e é pago por meio de uma taxa embutida na conta de luz - aumentou 9% em relação ao ano passado, ficando em R\$ 23,9 bilhões. Os dados foram apresentados por representantes do Ministério de Minas e Energia (MME) e da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) em audiência pública realizada na Câmara dos Deputados.



Subsídios embutidos na conta de luz devem chegar a R\$ 23,9 bi este ano, aumento de 9% em relação ao ano passado. Foto: Ueslei Marcelino/Reuters

Desse montante, R\$ 19,6 bilhões serão arrecadados na conta de luz dos consumidores do mercado regulado (com energia fornecida pelas concessionárias), outros R\$ 2,3 bilhões serão arcados com

valores represados em projeto do Programa de Pesquisa e Desenvolvimento e R\$ 2,1 bilhões virão de receitas na conta como a CDE Energia, e multas, entre outros.

Segundo o representante do MME na sessão, Isaac Averbuch, as despesas da CDE terão a adição de R\$ 2 bilhões, principalmente devido aos gastos de R\$ 992 milhões com custos de combustíveis para atender Roraima e R\$ 995 milhões em subsídios para consumidores de baixa renda.

Durante sua apresentação, Averbuch disse que hoje os subsídios na conta de luz são gerais e isso dificulta reduções e até mesmo a previsibilidade sobre eles, além da ausência de contrapartidas e da possibilidade de cumulatividade. Além disso, ele afirmou que o crescimento desses valores traz problemas para a sustentabilidade do sistema no médio prazo.

"A saída de consumidores para geração distribuída (GD) e para o mercado livre vai deixar cada vez menos pessoas pagando os custos do sistema, e isso vai trazer no médio prazo risco à sustentabilidade das concessões de energia", disse.

O diretor-geral da Aneel, André Pepitone, destacou que, apesar da pressão de custos no setor elétrico, a agência tem conseguido um reajuste tarifário médio de 8% nas contas de luz.

Ele ressaltou ainda que, além dos subsídios que incidem sobre as contas de luz, este ano há quatro pontos de elevação de custos no setor: o aumento do dólar, que encarece o valor da energia produzida em Itaipu; a alta do Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M), que afeta distribuidoras de energia; o cenário hidrológico desfavorável, que aumenta as despesas com geração térmica; além de um aumento de 4% nos custos de transmissão.

Pepitone também apontou as ações do órgão regulador para reduzir o impacto dos subsídios e das pressões de custos na fatura de energia. "Estamos recolhendo na tarifa neste ano R\$ 19,6 bilhões, embora o valor total dos subsídios seja maior. Essa a parte recolhida na tarifa é menor em função de usarmos os recursos represados de P&D", afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/07/2021

TURISMO BRASILEIRO ACUMULA PREJUÍZO DE R\$ 376,6 BI DESDE INÍCIO DA PANDEMIA

Em maio, setor estava funcionando com 52,6% de sua capacidade mensal de geração de receitas, segundo levantamento da CNC

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO - As atividades turísticas já somam um prejuízo de R\$ 376,6 bilhões desde o início da pandemia de covid-19, em março de 2020, até maio deste ano, calcula a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

O setor chegou a maio operando com 52,6% da sua capacidade mensal de geração de receitas. "O setor de turismo está com um faturamento em torno de R\$ 22 bilhões por mês, quando era para estar faturando cerca de R\$ 40 bilhões num mês normal, que era o que costumava movimentar no pré-pandemia. Ainda está muito ocioso, especialmente no segmento de hotelaria", disse o economista Fabio Bentes, responsável pelo levantamento da CNC.

Em maio deste ano, os serviços turísticos operavam 34,7% abaixo do patamar de fevereiro de 2020, no pré-covid. "Acho que a recuperação mesmo fica para o final de 2022 e início de 2023", previu Bentes, sobre o retorno do setor ao nível pré-pandemia.

"Estamos esperando um crescimento de 17,8% no turismo em 2021, mas no ano passado caiu 36,6%. A vacinação vai avançar, mas não tanto a ponto de voltar tudo à normalidade no fim deste ano, embora alguns governos tenham ensaiado um movimento de reativar Réveillon e carnaval. Os serviços não conseguem repor em um ano tudo o que foi levado pela pandemia", completou.

Mais da metade do prejuízo acumulado pelo turismo até agora ficou concentrado nos Estados de São Paulo (R\$ 152,1 bilhões) e Rio de Janeiro (R\$ 45,9 bilhões).

O agregado especial de atividades turísticas cresceu 18,2% em maio ante abril, segundo os dados da Pesquisa Mensal de Serviços, divulgados nesta terça-feira, 13, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O resultado representa a segunda taxa positiva consecutiva, período em que acumulou um ganho de 23,3%, após uma queda de 26,5% em março, "mês em que houve mais limitações ao funcionamento de estabelecimentos considerados não essenciais", justificou o IBGE. O segmento ainda precisa crescer 53,1% para retornar ao patamar de fevereiro de 2020.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/07/2021

EM REUNIÃO COM GUEDES, NOVA VERSÃO DE REFORMA DO IR É APROVADA POR BANCOS

Após críticas ao projeto original, o relator Celso Sabino articulou com o ministro Paulo Guedes uma nova proposta, com uma redução mais ousada no IRPJ, que agradou a Febraban

Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A recalibragem da proposta de redução do Imposto de Renda sobre Pessoas Jurídicas (IRPJ) costurada pelo Ministério da Economia com o relator do projeto na Câmara, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), começa a virar o jogo da resistência do setor produtivo.

O Estadão/Broadcast apurou que o presidente da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Isaac Sidney, saiu satisfeito da reunião realizada nesta terça-feira, 13, com o ministro Paulo Guedes e o secretário da Receita Federal, José Tostes Neto.

A proposta original da Economia previa uma redução de 5 pontos percentuais no Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas (IRPJ) em dois anos. Mas após muitas críticas ao projeto, o relator do texto, deputado Celso Sabino, articulou com Guedes uma redução bem maior da alíquota, de 10 p.p em 2022 e mais 2,5 p.p. em 2023.

Com isso, a alíquota base do IRPJ cairá de 15% para 2,5% em dois anos. A alíquota adicional de 10% para empresas com lucro anual superior a R\$ 20 mil permanece. Para esse grupo, a redução agora proposta é de 25% para 12,5%.

Na última quinta-feira (8), Guedes almoçou com grandes empresários em São Paulo e prometeu mudanças no texto. Segundo apurou a reportagem, a redução mais ousada no IRPJ agradou a Febraban. De acordo com fontes que acompanharam a conversa, Sidney teria considerado que o corte de 12,5 p.p no IRPJ tem grande potencial para melhorar o ambiente de negócios.

Segundo essas fontes, o presidente da Febraban também teria reafirmado ao ministro que a reforma do IR vai na direção correta ao taxar menos as empresas e passar a tributar a distribuição de dividendos – como é a praxe em todo o mundo. A proposta do governo mantida pelo relator prevê a cobrança de uma alíquota de 20% sobre os dividendos pagos pelas empresas a seus acionistas.

Sidney teria feito ainda um pedido à equipe econômica para que haja convergência de tributos corporativos entre empresas que atuam nas mesmas atividades. O pedido é para que a reforma siga o alinhamento internacional e garanta a isonomia de tratamento entre as companhias de um mesmo segmento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/07/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL TEM MAIOR RECEITA COM EMBARQUE DE CAFÉ EM CINCO ANOS

Segundo o Cecafé, exportações renderam US\$ 5,8 bilhões na safra 2020/21, montante 13,4% maior o da temporada anterior

Por Érica Polo, Valor — São Paulo

Em junho, o Brasil exportou 3,012 milhões de sacas de 60 quilos de café, que renderam US\$ 423,2 milhões. Com o desempenho, os embarques acumulados na safra 2020/21 cresceram 13,3% em relação à temporada anterior, alcançando 45,5 milhões de sacas, e a receita aumentou 13,4%, para US\$ 5,8 bilhões, informou ontem o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). A receita foi a maior dos últimos cinco anos.

O desempenho reflete uma safra com volume, qualidade e sustentabilidade exemplares, afirma o presidente da instituição, Nicolas Rueda. “Houve empenho em toda a cadeia, e pode-se notar a eficiência. Estamos em uma sequência de fatos muito positivos, mas, também, apreensivos para observar os meses que virão, pois não acreditamos que os desafios da logística sejam resolvidos em curto prazo”, disse ele a jornalistas.

Os dirigentes do Cecafé afirmam, ainda, que não há como estimar neste momento como serão os embarques na próxima safra. Os entraves logísticos acentuaram-se ao longo do ano, com alta expressiva nos custos dos fretes, sucessivos cancelamentos na agenda de embarques e dificuldade de novos agendamentos.

No acumulado do primeiro semestre de 2021, o país embarcou 20,8 milhões de sacas, volume também recorde, com receita de US\$ 2,8 bilhões, o maior valor para o período desde 2016. Em comparação com os primeiros seis meses de 2020, o volume no período cresceu 4,5% e a receita, 7%. Os principais destinos do café brasileiro ainda são Estados Unidos e Alemanha. Em junho, o preço médio da saca de 60 quilos foi de US\$ 140,48, acima dos US\$ 117 do mesmo mês em 2020.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2021

MINÉRIO DE FERRO FECHA COM LEVE ALTA EM QINGDAO

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

As negociações dos preços do minério de ferro, que são referência para o mercado global da commodity, tiveram mais um dia de alta na China.

O produto com pureza de 62% de teor de ferro registrou aumento de 0,3% nas operações de compra e venda do porto chinês de Qingdao, a US\$ 218,48 a tonelada, em relação ao dia anterior, informou a publicação especializada “Fastmarkets MB”.

A alta, embora leve — de apenas US\$ 0,63 por tonelada — é atribuída à queda nos volumes de importação da commodity em junho pela China, conforme números publicados hoje, com embarques relativamente baixos da Austrália, disseram traders à publicação.

Em julho, a alta da cotação do minério de ferro chega a 2,06%. A valorização da principal matéria-prima do aço no ano passa está pouco acima de 36%.

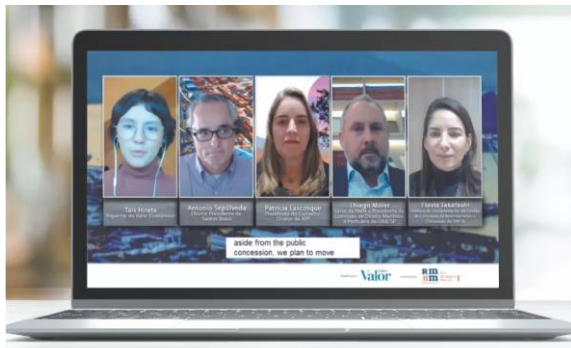
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2021

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE ACONTECER EM 2022

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

Por Advocacia Ruy de Mello Miller



Santos, parece estar cada vez mais próxima. O processo visa aumentar a capacidade operacional do maior complexo portuário da América Latina e deve ocorrer no próximo ano, segundo a diretora do Departamento de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura, Flávia Takafashi. A declaração ocorreu na live Porto de Santos: Desafios e Perspectivas, realizada pelo Valor Econômico em parceria com a Advocacia Ruy de Mello Miller

(RMM), evento que marcou o aniversário de 60 anos do escritório referência em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro.

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

MOMENTO ÚNICO

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

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

Temos um cronograma de crescimento muito agressivo, investimos quase R\$ 400 milhões em dois anos, com previsão de investir mais R\$ 1,3 bilhão”. O mais importante porto do País, e o mais movimentado da América Latina, segundo a Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), emprega mais de 1.400 pessoas, fica a apenas 70 quilômetros de São Paulo e se conecta a uma ampla rede de infraestrutura de rodovias e ferrovias.

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

Também se prepara para quatro grandes licitações, de três categorias: granéis líquidos, granéis agrícolas e contêineres. Trabalha ainda para finalizar um novo modelo de concessão das linhas ferroviárias atuando dentro do porto. Além disso, está em andamento o processo de recebimento

de estudos para a concessão de um túnel subterrâneo que irá ligar as duas margens, de Santos e Guarujá. E a conclusão de dois processos de licitação de terminais de celulose consolidou o porto como o maior do País nesse segmento.

O DESAFIO DO ACESSO

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

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

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

DEMANDAS AMBIENTAIS

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

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

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2021

LGPD ESTÁ CHEGANDO, MAS ADESÃO É BAIXA

Pesquisa feita entre novembro de 2020 e fevereiro deste ano mostra que somente 11% estão em conformidade com a lei que deve entrar em vigor em agosto deste ano

Por Daniela Braun — De São Paulo

Mesmo com a proximidade da aplicação de multas sobre infrações à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) no país, previstas a partir de 1º de agosto, o índice de empresas em conformidade com a Lei nº 13.709, de agosto de 2018, é baixo.

Uma pesquisa feita entre novembro de 2020 e fevereiro deste ano com 120 executivos de tecnologia da informação de empresas brasileiras mostra que somente 11% estão em conformidade com a LGPD. O estudo da empresa de tecnologia Logicalis considerou empresas com faturamentos anuais de R\$ 100 milhões a mais de R\$ 5 bilhões, sendo que 59% delas faturam mais de R\$ 500 milhões.

A parcela de empresas com algum projeto prático de conformidade com a LGPD aumentou de 14%, na pesquisa anterior, para 42%, este ano. No entanto, o índice de companhias em fase de mapeamento, sem projetos em execução, ainda é de 35% este ano, ante 45% no ano anterior.

A digitalização acelerada dos negócios, desde o início da pandemia, diminuiu o ritmo de projetos de adequação à LGPD. “As empresas precisaram dividir os esforços financeiros e de mão de obra para adequação”, nota Bruna Travassos, gerente de consultoria em segurança da informação da Logicalis. “Além disso, os processos que vinham sendo mapeados, antes da pandemia, mudaram com a nova estrutura de trabalho e as empresas precisaram dar um passo pra trás.”

Segundo o estudo, 12% das empresas pesquisadas estão em um estágio de conhecimento básico da LGPD e não iniciaram sequer os mapeamentos. “O processo de adequação é complexo e ficou sem uma metodologia definida pela Agência Nacional de Proteção de Dados (ANPD)”, diz o advogado Fabrício da Mota Alves, líder de direito digital, privacidade e proteção de dados do Serur Advogados.

A falta de diretriz da agência, composta somente em outubro do ano passado, deixou empresas perdidas. “Alguns projetos tiveram de ser refeitos, consumindo mais tempo e recursos”, nota Alves.

O advogado explica que a aplicação das multas pode não chegar à tempo da entrada em vigor dos artigos 52,53 e 54 da lei, que propõem as sanções administrativas, no dia 1º de agosto.

A aplicação das penalidades depende da definição do Regulamento de Fiscalização da LGPD proposto pela Agência Nacional de Proteção de Dados (ANPD). A audiência pública sobre a fiscalização e aplicação de sanções pela ANPD, foi adiada em uma semana para os dias 15 e 16 de julho. “É provável que, mesmo com os artigos em vigor, não seja possível aplicar nenhuma penalidade porque o regulamento ainda não está pronto”, prevê.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/07/2021

MINÉRIO TEM ALTA DE 1,4% EM QINGDAO, COTADO A US\$ 217,85 A TONELADA

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

Os preços de minério de ferro no mercado chinês, que são referência nas negociações globais da commodity, iniciaram a semana em alta.



— Foto: Pixabay

Segundo a publicação especializada “Fastmarkets MB”, a cotação do minério com pureza de 62% de ferro fechou o dia no porto de Qingdao a US\$ 217,85 a tonelada, alta de 1,43%, ou US\$ 3,08, em relação a sexta-feira.

A alta da principal matéria-prima do aço, apesar da liquidez limitada no mercado físico, ganhou força com a notícia de que o banco central da China vai cortar a taxa de exigência de reserva (RRR), disseram fontes do mercado à Fastmarkets MB.

No mês, a valorização do minério em Qingdao é de 1,76%. No ano, a alta do produto atinge 35,7%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRÊS EMPRESAS COMPETEM PELOS CAMPOS DE ALBACORA

Da Redação OFFSHORE 13 Julho 2021



Os campos de Albacora devem atrair pelo menos três compradores, apesar do atraso de quase um mês para que as partes interessadas finalizem suas ofertas, disseram à Reuters quatro fontes com conhecimento do assunto.

A Petrobras vem vendendo dezenas de ativos, desde refinarias a oleodutos, em uma tentativa de reduzir sua pesada dívida e aumentar seu foco na produção de petróleo em águas ultraprofundas.

Os campos de Albacora e Albacora Leste, que estão sendo vendidos juntos, estão entre os ativos mais cobiçados que a Petrobras colocou no bloco. Juntos, eles provavelmente serão o maior desinvestimento da empresa desde 2017, quando vendeu a participação em seu campo de Roncador para a Equinor por US\$ 2,9 bilhões.

Há pelo menos três partes propensas a apresentar uma oferta vinculativa pelos campos de petróleo, disseram as fontes.

Um consórcio é composto pela Talos Energy Inc, empresa de capital privado EIG Global Energy Partners, Enauta Participações SA e 3R Petroleum Oleo e Gas SA, disseram as fontes.

Outro consórcio é formado pela PetroRio SA, sediada no Rio de Janeiro, e pela Cobra, unidade da francesa Vinci SA.

A australiana Karoon Energy Ltd submeteu uma oferta não vinculativa no início do ano, uma pré-condição para a apresentação de uma oferta vinculativa, disseram as fontes. A empresa tem procurado um parceiro financeiro para a fase final do processo de venda, acrescentaram.

Os campos de Albacora produzem cerca de 77 mil barris de óleo equivalente por dia, conforme edital de licitação divulgado pela Petrobras.

As ofertas vinculativas deveriam originalmente ser feitas na segunda-feira, mas o prazo foi adiado para 9 de agosto, pois os compradores em potencial pediram mais tempo para examinar os ativos e estruturar suas ofertas.

Fonte: Offshore Engineer

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2021

ANTAQ PRORROGA CONSULTA PÚBLICA SOBRE MECANISMO DE ANÁLISE E APURAÇÃO DE POSSÍVEIS ABUSIVIDADES NA COBRANÇA DE THC

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Julho 2021

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou por mais 15 dias a consulta/audiência pública No 11/2021, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de alteração normativa para sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira (13).

Com a prorrogação, as contribuições poderão ser dirigidas à Antaq até às 23h59 de 29 de julho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2021

COMÉRCIO EXTERIOR CHINÊS MELHORA, APESAR DAS ADVERSIDADES NA CADEIA DE ABASTECIMENTO

Da Redação *ECONOMIA* 13 Julho 2021

O ímpeto das exportações e importações da China melhorou em junho, mesmo com os eventos adversos na cadeia de suprimentos, disse o think tank britânico Oxford Economics em um relatório divulgado nesta terça-feira (13).

"As exportações surpreenderam positivamente em junho. Esperamos que os volumes de exportação voltem ao crescimento sequencial no segundo semestre (segundo semestre) após a recente desaceleração", disse o relatório.

Além das exportações, o think tank britânico também disse que o ímpeto sequencial das importações da China melhorou em junho. As importações e exportações do país em junho aumentaram 22% ano a ano para 3,29 trilhões de yuans (cerca de US\$ 500 bilhões), marcando um aumento pelo 13º mês consecutivo.

Notavelmente, o comércio exterior da China cresceu 27,1% ano a ano para 18,07 trilhões de yuans (cerca de US\$ 2,79 trilhões) no primeiro semestre, o melhor desempenho da história, disse a Administração Geral de Alfândegas da China (GAC).

Apesar dos ventos contrários de curto prazo enfrentados pelos embarques da China, o think tank britânico disse que a forte demanda global de importação continuará a sustentar as exportações da segunda maior economia do mundo ao longo deste ano.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/07/2021

CADA VEZ MAIS CARGAS CHEGAM E SAEM DOS PORTOS DO PARANÁ POR FERROVIA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 13 Julho 2021



A quantidade de vagões e o volume de cargas movimentadas por ferrovia com origem ou destino ao Porto de Paranaguá aumentaram no primeiro semestre. Neste ano, 98.989 vagões passaram pelo terminal paranaense e transportaram cerca de 5,5 milhões de toneladas.

Em 2020, no mesmo período, foram 8.565 vagões a menos e 4,9 milhões de toneladas movimentadas.

A participação da ferrovia também cresceu: De janeiro a junho de 2021, 18,9% das cargas chegaram ou saíram dos terminais em vagões. No ano passado, esse percentual era 14,7%.

"Temos projetos para aumentar este tipo de transporte, que é essencial para que a relação porto e cidade seja mais harmoniosa. Entre os projetos em desenvolvimento, temos as moegas exclusivas para o modal ferroviário – o projeto do moegão – e a remodelação do Corredor de Exportação Leste", diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

"Importante também é projeto da Nova Ferroeste, do Governo do Estado, que vai dar impulso ao transporte ferroviário de cargas desde o Interior até o Litoral".

DESTAQUES - O produto que tem a maior participação do modal para descarregar no Porto de Paranaguá é o açúcar a granel: 74%. Só no primeiro semestre deste ano, foram 1.628.055 toneladas de açúcar em vagões. Em 2020, foram 1.157.903 toneladas.



Em quantidade, destaque para a soja. Em grãos, foram 2.224.611 toneladas descarregadas de vagões, o equivalente a 29% do total movimentado pelo Porto de Paranaguá, no primeiro semestre. Nos mesmos seis meses de 2020, foram 2.204.925 toneladas (25% do total).

De farelo de soja, em 2021, 564.169 toneladas chegaram pelos trilhos no primeiro semestre (21%). No ano passado, 553.241 toneladas (19% do total).

Na importação, a utilização da ferrovia para o transporte de fertilizantes rumo ao Interior também apresentou alta. Em 2020, no primeiro semestre, 52.658 toneladas (1%) foram carregadas em vagões. Neste ano, 127.513 (2% do total).

OUTROS SEGMENTOS – O transporte de líquidos e carga geral pelos trilhos cresceu principalmente entre os derivados de petróleo, celulose e nos contêineres.

Em 2020, de janeiro a junho, não houve nenhum volume de derivados de petróleo chegando ou saindo do Porto de Paranaguá em vagões. Este ano, porém, 4% da carga usou o modal ferroviário – 88.183 toneladas.

De biodiesel, também não teve movimento em vagões, no primeiro semestre do ano passado. Neste ano, porém, foram 141 vagões, com 6.702 toneladas do produto transportado pelos trilhos.

Neste ano, 9% do total de carga que chegou ou saiu em contêineres usou a ferrovia: 579.306 toneladas (em 18.192 vagões). Em 2020, nos seis primeiros meses, 546.770 toneladas de cargas do segmento, foram movimentadas em 16.990 vagões.

O volume de celulose chegando em vagões, para serem exportadas pelo Porto de Paranaguá, também foi maior. De janeiro a junho de 2020, 390.912 toneladas do produto chegaram em 6.108 vagões. Neste ano, no mesmo período, 433.440 toneladas, em 6.773 vagões.

RODOVIA - Apesar do maior volume ainda ser entre as cargas transportadas em caminhões, a participação do modal rodoviário teve queda na comparação entre o primeiro semestre de 2020 e 2021. No ano passado, 83,9% do total movimentado foi pelas rodovias (23.632.938 toneladas). Neste ano, 78,8% (22.974.394 toneladas).

DUTOS – O percentual restante – 2,3% - é de carga movimentada pelo oleoduto. Neste ano, 658.593 toneladas. Em 2020, no primeiro semestre, a participação desta alternativa de transporte para as cargas líquidas era de 1,4% (406.032 toneladas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 107/2021
Página 52 de 52
Data: 13/07/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006