

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 110/2021
Data: 19/07/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL DENUNCIA EXDIRIGENTES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS.....	3
MOVIMENTO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS TEM AUMENTO RECORDE	4
OBRA EM ATRACADOURO DA TRAVESSIA GUARUJÁ-SANTOS DESTRUÍDO POR NAVIO DEVE COMEÇAR ESTE MÊS.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ SELECIONA PORTOS PARA 2ª ETAPA DO ESTUDO SOBRE O IMPACTO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NOS PORTOS BRASILEIROS	6
PORTAL PORTO GENTE	7
CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS CELEBRA 40 ANOS DE HISTÓRIA	7
SANTOS2050 O MAIOR PROJETO PORTUÁRIO DO BRASIL	9
DIÁRIO DO LITORAL - SP	10
AGRO FATURA R\$ 70 BI COM EXPORTAÇÃO EM JUNHO, ENQUANTO PREÇO DOS ALIMENTOS DISPARA.....	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
PORTOS DO PARANÁ IMPLANTA PROCESSO DE GESTÃO DE RISCOS	11
PAULO CÂMARA ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 1,2 BILHÃO EM TERMINAL DE GÁS NO PORTO DE SUAPE	12
LEI QUE MODERNIZA MARCO LEGAL DAS ZPÉS É SANCIONADA	13
DIÁRIO DE CUIABÁ-MT	14
PORTOS DO CHAMADO ARCO NORTE JÁ MOVIMENTARAM 33% DAS EXPORTAÇÕES.....	14
ENERGIA SOLAR CONQUISTA CONSUMIDORES	14
ISTOÉ - DINHEIRO	16
MT ANUNCIA EDITAL PARA CONSTRUÇÃO DE FERROVIA ESTADUAL, PREVÊ INVESTIMENTO DE R\$12 BI.....	16
PREÇOS DO PETRÓLEO CAEM US\$2 APÓS OPEP+ FECHAR ACORDO PARA AUMENTO DE OFERTA	16
MONEYTIMES	17
SETOR DE ENERGIA EÓLICA PEDE QUE G20 ACELERE TRANSIÇÃO VERDE	17
JORNAL O GLOBO – RJ	18
BOLSAS GLOBAIS DESPENCAM E ARRASTAM ÍBOVESPA, QUE OPERA ABAIXO DE 125 MIL PONTOS.....	18
‘SÓ NÃO VAMOS VENDER O QUE NÃO É PERMITIDO POR LEI’, DIZ PRESIDENTE DO MERCADO LIVRE	20
‘ATITUDES HOSTIS MATARAM O DEBATE. O MERCOSUL ESTÁ ADORMECIDO’, DIZ CHANCELER DA ARGENTINA SOBRE O BRASIL	24
APÓS REUNIÃO EM SP, GUEDES PROPÕE A CRIAÇÃO DE COMISSÃO COM EMPRESÁRIOS E TRIBUTARISTAS PARA DISCUTIR REFORMA	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
CÂMARA APROVA MP 1051/21, QUE CRIA O DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE.....	30
PETROBRÁS REVITALIZA SEDE NO RIO COM PLANOS DE INTEGRAÇÃO AO CIRCUITO TURÍSTICO	31
PIX JÁ SUPERA BOLETO, TED E DOC JUNTOS E CONQUISTA PEQUENOS COMERCIANTES	33
VALOR ECONÔMICO (SP)	34
BRASIL TEM SUPERÁVIT COMERCIAL DE US\$ 2,04 BI NA TERCEIRA SEMANA DE JULHO	34
THYSSENKRUPP CRIA CENTRO DE GLOBAL DE ENGENHARIA PARA MINERAÇÃO NO BRASIL	34
RUMO PODERÁ CONSTRUIR FERROVIA NO MT COM PROJETO ESTADUAL; OBRA DEVE CUSTAR R\$ 12 BILHÕES	36
ETANOL BRASILEIRO POLUI MENOS DO QUE SE PENSAVA, DIZ ESTUDO	37
MERCOSUL E UE DETALHAM CRONOGRAMA DE REDUÇÃO DE TARIFAS NO COMÉRCIO ENTRE OS BLOCOS	38
TAXA GLOBAL ATINGE POCAS MULTINACIONAIS.....	39
PORTAL PORTOS E NAVIOS	40
VTMIS DO PORTO DE VITÓRIA MOSTRA BALANÇO POSITIVO NO SEMESTRE	40
DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO EM ILHÉUS TERÁ INÍCIO EM AGOSTO.....	41
ANTAQ AUTORIZA OPERAÇÃO DE EBNS E REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA AMAZÔNIA	41
REGRAS PARA ANTECIPAÇÃO DE RECEITAS TARIFÁRIAS E DE ARRENDAMENTOS A PARTIR DE AGOSTO	42
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL DENUNCIA EXDIRIGENTES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

Oliva, ex-diretor-presidente, está entre citados por supostas irregularidades, em desdobramento da Operação Tritão

Por: Júnior Batista



Segundo denúncia, contrato de uso de drones no Porto era irregular Foto: Carlos Nogueira/AT

Ex-dirigentes da Autoridade Portuária de Santos (atual denominação da Codesp) e empresários foram acusados pelo Ministério Público Federal, em Santos, de desvio de recursos públicos em um contrato de 2018 de R\$ 2,7 milhões. Entre os acusados está o então diretor-presidente José Alex Botelho Oliva. A denúncia é mais um desdobramento da Operação Tritão, da Polícia Federal, que apura fraudes em contratos da antiga Codesp.

Oliva chegou a ser detido, em novembro de 2018, por conta dessa operação. Gabriel Nogueira Eufrásio, ex-superintendente jurídico da estatal, também detido na época, é um dos acusados nesse inquérito.

De acordo com a denúncia do MPF Santos, foram encontradas irregularidades nos contratos do Autoridade Portuária com a empresa Vert, em 2018. O objeto era a prestação de serviço de monitoramento por drones no Porto, por 12 meses, no valor de R\$ 2,7 milhões.

Os procuradores explicam, no documento, que o termo de referência da licitação, publicado pela Codesp, teria sido, na verdade, elaborado pela própria Vert por conta da semelhança dele com a proposta da empresa para ganhar a licitação. As exigências de material, pessoal, instalações e até operação da central de monitoramento eram idênticas ao termo publicado pela Codesp.

Para ser habilitada, a Vert apresentou um certificado de curso de piloto em drone em nome do então cabo da PM, Otoniel Pedro Alves. O seu certificado foi emitido pela Polícia Militar, que não faz capacitação de pilotos de drone.

Segundo o MPF, a Vert também tentou burlar a capacidade técnica de operar drones. O documento comprovando que a empresa teria experiência com o aparelho é assinado pela Eros Segurança Patrimonial Ltda., cujo diretor de qualidade era justamente Alves.

Conforme a denúncia, Alves, na verdade, era um dos sócios da Vert ao lado do advogado José Eduardo dos Santos, responsável pela empresa e seu verdadeiro dono.

Entre as irregularidades, estão ausência de detalhamento de custos de contratação, da instalação de uma central de monitoramento de Santos, da base operacional em Bertioga, que nunca foi entregue, e do pagamento por treinamentos a funcionários que, diz a denúncia, nunca ocorreram.

O documento acusa ainda Eufrásio, então superintendente jurídico da Codesp; o então diretor financeiro e responsável pelos pagamentos Francisco José Adriano; e Carlos Henrique de Oliveira Poço, que assina o contrato e teria iniciado o processo de contratação da Vert, sob indicação de

Adriano e Sérgio Pedro Gammaro Junior, responsável oficial pela elaboração do Termo de Referência que culminou na licitação.

O documento do Ministério Público Federal apresenta, ainda, outros nomes então ligados à Docas e sob investigação: Álvaro Clemente de Souza Neto, que assumiu a gestão do contrato; Cristiano Antônio Chenin, fiscal do contrato com a Vert; Tawan Ranny Sanches Eusebio Ferreira, então gerente de contratos e licitações.

Por fim, além dos empresários citados no curso do processo licitatório, está Oseas Pedro Alves, que respondia pela empresa Eros no lugar do irmão e auxiliou no esquema para viabilizar a contratação da Vert com o Porto.

Respostas

O advogado de Eufrásio, Eugênio Malvasi, disse que “a defesa rechaça todas as acusações assacadas pelo MPF, visto que são totalmente infundadas e provará a cabal inocência do doutor Gabriel ao final da instrução processual”.

A Tribuna tentou contato com a defesa de Oliva, mas não obteve resposta até o fechamento desta edição. A Reportagem não conseguiu localizar as defesas dos outros acusados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2021

MOVIMENTO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS TEM AUMENTO RECORDE

Segundo o diretor-presidente da APS, o aumento nas operações no mês passado mostra retomada da economia brasileira

Por: Leopoldo Figueiredo



Mais de 397 mil TEU passaram pelos terminais de Santos no mês passado. No semestre, foram 2,4 mi de TEU Foto: Carlos Nogueira/AT

A movimentação de contêineres no Porto de Santos fechou o mês passado com um crescimento recorde de 28%, sobre o resultado de junho de 2020, atingindo 397 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Se a análise envolver os resultados do primeiro semestre, o crescimento é de 18,5% sobre o

mesmo período do ano anterior, somando o total também recorde de 2,4 milhões de TEU.

Esses dados integram uma prévia do relatório de operações do Porto de Santos em junho, documento elaborado pela equipe técnica da Autoridade Portuária de Santos (APS) e que foi obtido com exclusividade por A Tribuna. Sua versão completa deve ser divulgada nesta semana.

O crescimento das operações do Porto neste ano, em relação a 2020, já era percebido nos dados dos últimos meses. Em maio, o movimento mensal apresentou uma alta de 23,8% (chegando a 412,26 mil TEU) e o acumulado, uma ampliação de 16,7% (1,99 milhão de TEU) – índices inferiores aos registrados em junho, mas que evidenciavam o crescimento nos embarques e desembarques dos terminais locais.

Segundo o diretor-presidente da APS, Fernando Biral, o aumento nas operações de contêineres verificado no mês passado mostra a retomada da economia brasileira, que se recupera dos impactos iniciais da pandemia do covid-19. E essa alta foi observada nas duas correntes de comércio exterior – nas exportações e nas importações.

Globalmente, o movimento de contêineres também tem registrado altas recordes, efeito da recuperação do comércio mundial.

“Tivemos mais um crescimento (nas operações) importante e sem perda de marketshare (participação no mercado). Isso mostra que a infraestrutura do Porto de Santos tem conseguido atender à demanda do mercado”, afirmou o executivo.

O comentário de Biral surge em um momento em que empresários de terminais portuários têm pedido melhorias na infraestrutura do Porto, para manter o desenvolvimento do cais santista. Entre esses pleitos, abordados na série de reportagens Desafios do Porto de Santos, publicada por A Tribuna entre o último domingo e quinta-feira, são defendidos novos acessos rodoviários e ferroviários ao cais santista e a ampliação da profundidade do canal de navegação.

O Porto de Santos se mantém como o principal do País na operação de contêineres. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), atualizados até maio, mostram que o complexo marítimo santista respondeu por 38,6% das cargas containerizadas movimentadas no sistema portuário brasileiro no período. Foram 1,82 milhão de TEU passando por Santos de janeiro a maio, enquanto a soma nacional chegou a 4,72 milhões de TEU.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2021

OBRA EM ATRACADOURO DA TRAVESSIA GUARUJÁ-SANTOS DESTRUÍDO POR NAVIO DEVE COMEÇAR ESTE MÊS

Em 20 de junho, um porta-contêineres bateu na estrutura e em duas balsas

Por: *Matheus Müller*



Uma das estruturas utilizadas para a atracação das balsas em Guarujá acabou destruída pelo navio Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Está prevista para começar este mês a reforma do atracadouro de balsas da travessia Santos-Guarujá que fica no lado guarujaense. A estimativa foi divulgada pelo Departamento Hidroviário (DH), órgão ligado à Secretaria de Logística e Transportes do Estado. A estrutura foi destruída em 20 de junho,

após ser atingida pelo porta-contêineres Cap San Antonio, de bandeira dinamarquesa. Duas balsas também foram danificadas. Ninguém ficou ferido.

Apesar da promessa de começar as intervenções ainda neste mês, não foi indicada uma data. Uma vistoria do DH, em conjunto com o escritório que representa a empresa proprietária do navio, já foi realizada no local para definir as obras necessárias.

“Será assinado um termo de compromisso para as obras de reparação da travessia. Com a vistoria, agora, foram solicitados orçamentos para a definição da contratação da obra e o prazo de execução”, diz o órgão, em nota. O navio de 333 metros, que na ocasião seguia rumo ao Porto de Paranaguá (PR), ainda está em Santos e passa por reparos no casco, rasgado na colisão – não houve dano ambiental.



Espaço que servia para abrigar os ciclistas na travessia Santos-Guarujá também foi levado pela embarcação Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Investigação

A Marinha aguarda o reparo do navio e a emissão de laudo que ateste as plenas condições de navegabilidade. “Em sequência, será realizada nova inspeção por meio do Grupo de Vistoria

Inspeção, da Capitania dos Portos de São Paulo, visando a liberação do navio. O inquérito administrativo encontra-se em andamento”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 17/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ SELECIONA PORTOS PARA 2ª ETAPA DO ESTUDO SOBRE O IMPACTO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NOS PORTOS BRASILEIROS

Nesta 2ª etapa, o objetivo é aprofundar o estudo nos portos selecionados, identificando como as ameaças climáticas impactam a operação, a infra e a superestrutura dos portos, e propor medidas de adaptação para amenizar tais impactos

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, por intermédio das gerências de Desenvolvimento e Estudos e de Meio Ambiente e Sustentabilidade, ambas da Superintendência de Desenvolvimento, Desempenho e Sustentabilidade, e em parceria com a Agência Alemã de Cooperação Internacional - GIZ, selecionou os três portos que vão compor a segunda fase do estudo sobre o impacto das mudanças climáticas nos portos brasileiros. Os portos escolhidos são os de Aratu/BA, Santos/SP e Rio Grande/RS.

A seleção levou em consideração o ranking de risco climático desenvolvido na primeira fase do estudo, bem como o fato desses portos terem empreendimentos portuários priorizados pelo Programa de Parcerias de Investimentos-PPI, para os próximos anos. Buscou-se ainda garantir a representatividade dos portos ao longo do território nacional, abarcando um porto da Região Nordeste, um da Região Sudeste e um da Região Sul.

O Porto de Aratu, apesar de não estar na lista do PPI, apresentou a posição mais crítica no ranking de risco climático considerando os portos da Região Nordeste e dentre todos os portos públicos estudados. Foi o porto com maior risco climático constatado, considerando tanto a ameaça climática de tempestades, como o aumento do nível do mar, no cenário atual e no cenário projetado para 2050.

O Porto de Rio Grande está na lista do Programa de Parcerias de Investimentos e possui a posição mais crítica no ranking de risco climático considerando os portos da Região Sul. Está sob maior risco climático para as ameaças de tempestades (3º lugar geral no cenário atual e para o ano de 2050) e aumento do nível do mar (2º lugar geral).

O Porto de Santos, além de constar da lista do PPI, possui a posição mais crítica no ranking de risco climático considerando os portos da Região Sudeste. Está sob maior risco para as ameaças de vendaval (2º lugar no ranking geral no cenário atual e 3º lugar para o ano de 2050) e aumento do nível do mar, 4º lugar no ranking geral no cenário previsto para o ano de 2050.

O superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, José Renato Fialho, explica que na primeira etapa do estudo foi elaborado um ranking de risco climático para 21 portos públicos brasileiros considerando as ameaças climáticas: vendaval, tempestades e aumento do nível do mar a partir da observação de eventos extremos observados e projetados para os anos de 2030 e 2050. Segundo informou, os relatórios finais dessa fase estão sendo compilados e serão divulgadas pela ANTAQ e pela GIZ no mês de agosto.

A segunda etapa do estudo proporcionará análises customizadas de riscos climáticos para as instalações portuárias selecionadas, por meio de estudos de casos individuais sobre os efeitos das mudanças climáticas, bem como vai propor medidas de adaptação com a finalidade de garantir a regularidade e segurança em suas operações.

O levantamento relativo à essa etapa deve contemplar uma análise detalhada dos dados operacionais dos portos e um histórico de danos e prejuízos causados por eventos climáticos, a ser fornecido por cada porto. O estudo ainda incluirá uma descrição das infraestruturas - canais de acesso, bacias de evolução, quebra-mares e berços de atracação - e superestruturas portuárias afetadas - equipamentos para movimentação de cargas e armazéns -, além das ameaças climáticas que originaram o sinistro e a data da ocorrência, identificando o nível de perigo a que cada estrutura portuária está sujeita.

Também haverá estudos de ocorrências das ameaças climáticas para o clima atual e clima futuro. A partir do levantamento das variáveis climáticas para cada porto selecionado, deve-se identificar os limiares que causaram danos, como, por exemplo, chuva acima de 100 milímetros, ventos acima de dez metros por segundo. Para tal, deve-se comparar as datas de ocorrência de danos com a série histórica das variáveis climáticas.

Levantar o nível de severidade com que as infraestruturas portuárias são afetadas pelas ameaças climáticas é outro objetivo do estudo, apresentando uma lista de infraestruturas, contendo estado de conservação, frequência de manutenção, interação com a ameaça climática e o grau de severidade com que cada ameaça climática a afeta. Esse índice vai do leve que significa que, após o sinistro climático, essa infraestrutura a necessita de manutenção rápida, sem afetar sua operação - até o catastrófico - com a perda total da estrutura.

Segundo o diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, a expectativa é que, além fomentar a elaboração de políticas públicas do setor de forma a incorporar componente de risco climático na estruturação de projetos portuários, essas informações serão utilizadas para aprimorar a regulação e a fiscalização exercidas pela ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 19/07/2021



PORTAL PORTO GENTE

CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS CELEBRA 40 ANOS DE HISTÓRIA

Redação Portogente



A Cattalini Terminais Marítimos comemora neste mês de julho 40 anos de fundação. Sua história teve início no bairro Costeira, em Paranaguá e, a partir de 1989, sua sede passou a ser no bairro Rocio, onde suas instalações estão até hoje. Ao longo dos anos, a empresa expandiu sua estrutura e seus serviços, investiu em segurança e tecnologia e hoje é o maior terminal privado de graneis líquidos do Brasil, sendo reconhecida nacional e internacionalmente pela qualidade e confiabilidade de suas operações.

Fotos Cattalini 2020 aéreas 18Foto: Divulgação | Cattalini.

Atualmente, a empresa opera 73% do volume de óleo de soja exportado pelo Brasil e 76% do volume importado de metanol. No caso do combustível, a importância da empresa está ligada ao suprimento da cadeia produtiva, atendendo os estados do Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.



Para o diretor-presidente da Cattalini, José Paulo Fernandes, os bons resultados obtidos ao longo dos anos tem por base quatro pontos estratégicos: o acionista, o cliente, o colaborador e a comunidade. "Acredito que o segredo do sucesso da Cattalini é sempre olhar esses quatro elementos como uma diretriz de princípios, onde precisamos ter um equilíbrio entre eles, com respeito e busca por resultados", afirmou.

Segundo Fernandes, a Cattalini trabalha para que seus clientes não a enxerguem apenas como fornecedor, mas como parceiro estratégico. "Nesses anos, nos pautamos em estarmos sempre à frente da necessidade do cliente e, em função disso, hoje temos posição e reputação muito bem consolidada no mercado nacional. Isso mostra que essa abordagem e a forma como nos relacionamos com o cliente, de fato, nos possibilitam esse crescimento experimentado ao longo dos anos. Do ponto de vista de mercado, localmente, é inegável a liderança da Cattalini, também conquistada a partir do trabalho dos colaboradores que hoje atuam em nossa empresa. Eles fortalecem essa trajetória de sucesso, assim como os nossos ex-funcionários que trilham conosco um importante percurso para construção da Cattalini, em Paranaguá", destacou Fernandes.

No início de suas atividades, na década de 1980, a empresa contava com 40 funcionários; hoje são mais de 500. Entre os colaboradores que viram a empresa crescer e se desenvolver está o gerente de Engenharia e Projetos Luis Antônio de Souza. Na década de 80 ele foi encarregado de elaborar os projetos do terminal e está na empresa até hoje.

"Trabalhar na Cattalini significa fazer parte de uma empresa que enxerga seus colaboradores como parte da sua história, que cresceu muito, mas manteve esta visão de parceria. Particularmente, minha jornada profissional nesta empresa se confunde com minha vida pessoal, foi onde obtive todas as minhas conquistas pessoais e profissionais. Tenho muito orgulho de fazer parte deste time", comentou.

Fábio Martins Jorge, controller da empresa, também viu as transformações pela qual a Cattalini passou em 30 anos de trabalho. "Aqui vivemos um clima familiar, que valoriza os profissionais que se dedicam ao trabalho. Além disso é uma empresa que se preocupa com a comunidade e, por isso, hoje apoia cerca de 20 projetos voltados à educação, saúde, esporte, meio ambiente e cultura, por meio do nosso Programa de Responsabilidade Socioambiental", frisou.

Responsabilidade Socioambiental

Recentemente as ações de responsabilidade social desenvolvidas pela empresa foram reconhecidas pela Câmara Municipal de Paranaguá, com a outorga do Título de Honra ao Mérito. Entre os projetos apoiados está o Pacto Empresarial contra Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, incentivado pela Childhood Brasil por meio do Programa Na Mão Certa. Na Cattalini, as ações de prevenção e conscientização serão desenvolvidas junto às transportadoras, fornecedores, clientes e envolverão diretamente os motoristas que utilizam o pátio de caminhões da empresa.

Na área de meio ambiente, além da certificação ISO 14001 (Sistema de Gestão Ambiental) desde o ano de 2001, a empresa apresenta um dos melhores desempenhos entre os Terminais de Uso Privado (TUPs) medido através do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) promovido pela ANTAQ.

A segurança dos seus colaboradores, de suas operações e da comunidade próxima às suas instalações também são prioridades. A Cattalini investe continuamente em equipamentos com alta tecnologia, na modernização de procedimentos e em treinamentos frequentes. A empresa conta com equipes treinadas e preparadas para melhoria contínua, garantia da segurança e prevenção de acidentes, fazendo com que todos se sintam responsáveis pela segurança.

O diretor-presidente da empresa, José Paulo Fernandes, destaca que a cultura de segurança da Cattalini é a base para todas as atividades da empresa, desde a definição de procedimentos operacionais até a decisão de investimentos, sempre tomando o cumprimento irrestrito das leis aplicáveis como o padrão mínimo aceitável.

"A Cattalini não mede esforços quando o assunto é segurança. A priorização de investimentos em segurança e automação, a manutenção preventiva e atualização dos equipamentos, o treinamento e a capacitação dos colaboradores, a atenção dada às condições de trabalho, além dos sistemas de monitoramento e controle das operações fazem do terminal uma referência em termos de segurança no Porto de Paranaguá e no Brasil", declarou.

Estrutura

A Cattalini Terminais Marítimos oferece aos seus clientes um total de 133 tanques e 610 mil m³ para armazenagem de diversos produtos, distribuídos em quatro Centros de Tancagens alfandegados e entrepostados. A empresa possui píer próprio para atracação simultânea de dois navios e pátio com capacidade para receber 350 caminhões.

No Porto de Paranaguá, a Cattalini Terminais Marítimos é o único terminal de graneis líquidos reconhecido como OEA. Além desta certificação emitida pela Receita Federal e a ISO 14001 já citada, a empresa portuária mantém as certificações ISO 45001 (Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional), ISO 9001 (Sistema de Gestão da Qualidade) e é auditada pelo CDI-T (Chemical Distribution Institute -Terminals).

Um pouco de história

A história da Cattalini Terminais Marítimos começa com a vinda do italiano Dino Cattalini ao Brasil em 1948. Após lutar na 2ª Guerra Mundial, ele chegou ao País com o irmão mais novo, Stefano, fugindo da recessão causada pelos conflitos. No bolso, apenas 300 dólares e o sonho de vencer em um novo país.

Ao se estabelecer em Curitiba, começou a trabalhar como mecânico, e junto com o irmão conseguiu comprar seu primeiro caminhão. Recomeçaram sua vida e iniciaram uma carreira de sucesso na área de transportes. Ao longo dos anos, seguindo com seu caminhão para o Porto de Paranaguá vislumbrou a oportunidade de iniciar um novo negócio na cidade. Foi assim que, há 40 anos, fundou a Cattalini Terminais Marítimos que se tornou uma das maiores empresas da cidade em termos de importância econômica, além de ser uma das grandes geradoras de emprego, destacando-se pela forte atuação em termos de políticas de sustentabilidade, contribuindo assim no desenvolvimento da cidade de Paranaguá e do Estado do Paraná.

Dino Cattalini faleceu aos 100 anos no dia 05 de abril deste ano. Ele foi um empresário ítalo-brasileiro que se destacou como empreendedor de sucesso em diferentes segmentos e mercados, tendo lançado na década de 1980 a pedra fundamental de um terminal marítimo para graneis líquidos na cidade de Paranaguá e visto seu trabalho dar origem e se transformar em uma grande empresa. Um homem que escreveu uma linda história de vida e que deixa seu exemplo de visão, arrojo e perseverança.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 19/07/2021

SANTOS2050 O MAIOR PROJETO PORTUÁRIO DO BRASIL

Editor Portogente

Fazendo o porto mais inteligente, seguro e sustentável.

Nos idos da Proclamação da República, um recém-chegado em Santos (SP), empregado em um armazém e que se tornou próspero comerciante, Francisco de Paula, escreveu para o cunhado casado com a irmã da sua esposa, morando no Rio de Janeiro, Eduardo Guinle, e disse-lhe: venha construir o Porto de Santos, que está fadado a ser a Nova Iorque brasileira. Hoje, o Estado de São Paulo é uma pujança econômica por causa do Porto de Santos.

A esse porto localizado ao pé de uma serra de mais de 750 metros de altura, oito quilômetros de extensão e numa estreita faixa de terra até o mar, outra vez é dada uma missão desafiante: receber os navios do futuro, compridos e de grandes calados. Visto que o porto alcançou os limites da curva

e da profundidade do seu canal. Santos2050 é a proposta para fazer a transição para esse futuro. Um projeto de logística avançada, engenharia inovadora e um investimento de longo prazo robusto, sólido e atrativo para capitais globais.



Clique aqui para acompanhar o webinar desta terça-feira, 20 de julho.

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

Será o tema do webinar Santos2050 em 360°, nesta terça-feira (20/7), às 15h, iniciando uma série de debates com todas as partes envolvidas e interessadas nesse projeto. A proposta é dobrar a atual movimentação do porto nos próximos 30 anos, competindo com os grandes portos do mundo, como é a história de Santos. Visto sob as óticas

logística, construtiva, ambiental, econômica e social, está em curso um dos maiores projetos do Brasil.

Será desenvolvido por uma equipe nacional de excelência mundial, competente para reproduzir uma versão moderna do sucesso dos Gaffrée e Guinle. Que, no passado de 1888, construíram um porto com energia própria de uma usina hidrelétrica, ainda em operação. Será uma transição para tornar as cadeias logísticas que passam pelo Porto de Santos mais eficientes e confiáveis, e assim, mais competitivas.

Simbolicamente, este webinar SANTOS2050 em 360° é a largada dessa monumental realização, com a certeza da condição de completá-la com êxito. E ser a única direção para o Porto de Santos alcançar o Futuro.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/07/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

AGRO FATURA R\$ 70 BI COM EXPORTAÇÃO EM JUNHO, ENQUANTO PREÇO DOS ALIMENTOS DISPARA

O faturamento com a venda dos alimentos para o exterior cresceu 25% no mês passado, na comparação com junho de 2020

Por Artigo09h22

A política cambial adotada pelo Governo Federal para incentivar as exportações está promovendo uma acelerada concentração de renda no País. Com dólar valorizado, oscilando perto dos R\$ 6,00 durante todo o mês passado, o agronegócio faturou US\$ 12,1 bilhões com a exportação de alimentos só no mês de junho. Isso representou algo em torno de R\$ 70 bilhões entrando nos bolsos de fazendeiros e empresários do agro, que integram a base de apoio ao Governo Bolsonaro. O faturamento com a venda dos alimentos para o exterior cresceu 25% no mês passado, na comparação com junho de 2020. Enquanto isso, a inflação em maio foi a maior em 25 anos, com nova alta no preço dos alimentos no mês passado.

Em junho, a quantidade de carne bovina exportada pelo Brasil aumentou 9,4%, enquanto a quantidade de carne suína vendida ao exterior bateu recorde histórico. As vendas externas de soja também alcançaram valor recorde, algo próximo de R\$ 30 bilhões. Os dados são da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Sem intervir no mercado para valorizar o real e reduzir o valor do dólar, o Banco Central viabiliza saldos positivos na balança comercial (que contabiliza exportações e importações). E essa estratégia acaba inflando, também, o PIB, que é a soma de todas as riquezas produzidas no País. Porém, apesar do 'crescimento' nesses indicadores, a riqueza produzida em 2021 e medida através do PIB, não será distribuída entre todos os brasileiros.

Somando a alta dos preços no supermercado e o lucro com as exportações, a estimativa da Consultoria MacroSector é que o faturamento do agronegócio atinja R\$ 787 bilhões em 2021. Isso representará crescimento de 53% na comparação com 2020.

E isso está provocando uma explosão na venda de artigos de luxo, carros e aviões nas cidades movidas pelo agronegócio, conforme apurou O Estado de S. Paulo.

Enquanto isso, a fome dispara no Brasil. Divulgado nesta semana, o relatório mais recente da FAO, órgão a ONU que pesquisa agricultura e alimentação, apontou que 49,6 milhões de brasileiros vivem em situação de insegurança alimentar moderada ou severa. Isso significa que um em cada quatro brasileiros reduziu a quantidade e a qualidade dos alimentos ingeridos na comparação com o estudo anterior da FAO, realizado entre 2014 e 2016.

'Amanhã de manhã,...

Conforme estudo publicado em junho no Reino Unido pela Universidade de Southampton, beber três xícaras de café por dia reduz o risco de desenvolver e morrer de doenças crônicas do fígado em 49%.

...vou pedir um café pra nós dois'

Os fatores de risco para o fígado incluem álcool, obesidade, diabetes, tabagismo, hepatites e doença hepática gordurosa não-alcoólica. O câncer de fígado é o sexto mais comum no mundo, segundo o World Cancer Research Fund.

Filosofia do campo:

"Talvez não passe de cobre e vidro o que eu julgava ser ouro e diamante", René Descartes (1596-1650), filósofo francês, em 'Discurso sobre o Método'.

Fonte: *Diário do Litoral - SP*

Data: 19/07/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTOS DO PARANÁ IMPLANTA PROCESSO DE GESTÃO DE RISCOS

Informação: *Portos do Paraná (19 de julho de 2021)*

A Portos do Paraná, empresa pública que administra os portos de Paranaguá e Antonina, implantou neste mês o processo da Gestão de Riscos. O objetivo é estabelecer princípios, diretrizes e responsabilidades, que auxiliem a tomada de decisão e permitam que a administração se antecipe a potenciais ameaças.

"É uma estratégia que envolve planejamento, governança e compliance. A intenção é estimular na empresa um comportamento dinâmico, para respondermos com rapidez aos eventos, incertezas e mudanças de cenário. Tudo isso está ligado ao processo de monitoramento e nossas metas institucionais", explica o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia.

O processo é resultado da Política de Gestão de Riscos da Portos do Paraná, aprovada pelo Conselho de Administração, conforme ata da 82ª reunião, realizada em 25 de junho de 2021, e já em andamento. A fase atual foi de validação da matriz dos Riscos Institucionais com a diretoria executiva, incluindo o mapa de calor e o radar de classificação dos riscos existentes.

De acordo com o superintendente de Governança, Carlos Eidam de Assis, o processo prepara toda a organização para um novo patamar em tomada de decisões. “Estamos em um momento de transição e é fundamental estruturar a empresa para adotar um modelo de gestão que seja pautado na busca de resultados estruturados e tangíveis”, conta.

Para o gerente de Planejamento Estratégico, Honorato Chudson, é necessário disseminar o tema em todos os níveis de gestão da empresa pública. “Nosso objetivo é apoiar a governança, subsidiando com insumos, ferramentas, metodologias e capacitação. Agora, nosso foco será o de descentralizar o processo, ajudando as demais diretorias no gerenciamento dos riscos setoriais”, destaca.

Os riscos foram classificados em cinco categorias: Estratégico, Orçamentário, Reputacional, Conformidade e Operacional. “Nossa equipe se esforça diariamente para dar respostas a alta direção. Estamos progredindo e sentimos muito orgulho em partilhar desse desafio”, comenta o gestor do Processo de Riscos, Cleber Cid.

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

Data: 19/07/2021

PAULO CÂMARA ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 1,2 BILHÃO EM TERMINAL DE GÁS NO PORTO DE SUAPE

Informação: Complexo Industrial Portuário de Suape (19 de julho de 2021)



Fotos: Hélia Scheppa/SEI

O governador Paulo Câmara anunciou, nesta quarta-feira (14.07), que o Complexo Industrial e Portuário de Suape – no município do Cabo de Santo Agostinho – terá um novo terminal de tancagem de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), o gás de cozinha. A estrutura é uma parceria entre a Nacional Gás, do Grupo Edson Queiroz, e a Liquigás e Copagaz, da Copa Energia, com o objetivo de garantir o abastecimento da região Nordeste, que atualmente conta com estoque de apenas quatro dias. O investimento previsto é de R\$

1,2 bilhão, e a expectativa é da geração de cerca de mil postos de trabalho durante as obras.

“O novo terminal de gás GLP vai gerar emprego e renda, e é mais um polo de infraestrutura fundamental para o crescimento do Estado. Estamos muito confiantes de que, mesmo com a pandemia, com trabalho sério e planejamento vamos conseguir avançar e continuar fazendo de Pernambuco um lugar cada vez melhor para investir, com bons empregos e qualidade de vida”, frisou Paulo Câmara.

O novo terminal contará com unidade de infraestrutura de 90 mil metros cúbicos de tancagem, além da implantação de dutos para movimentar a matéria-prima e fazer as conexões logísticas. O diferencial está na tecnologia, inédita no Brasil, na qual o gás é armazenado refrigerado, ocupando um volume reduzido que permite ampliar a capacidade de estoque. A previsão é de que o terminal, de 60 mil metros quadrados, comportará anualmente cerca de 1,5 milhão de toneladas de GLP.

“Já temos um investimento anterior aqui em Pernambuco, e agora decidimos diversificar. Vamos atuar no setor de infraestrutura, e estamos começando pela infraestrutura portuária. Essa é uma grande oportunidade para investir em tancagem, dada a modernização e revisão do modelo de

abastecimento do gás GLP por parte da Petrobrás. Vamos aproveitar o terreno onde estamos para incluir esse novo projeto”, detalhou Carlos Rotella, presidente do Grupo Edson Queiroz. Os aportes começaram com R\$ 20 milhões investidos na requalificação das instalações da unidade de envase de GLP da empresa Nacional Gás, essencial ao novo projeto.

O equipamento já nasce com grandes clientes: a Nacional Gás, Copagaz e Liquigás, que devem consumir cerca de 70% do volume de negócio. “O terminal estará disponível para que outras distribuidoras possam importar diretamente o combustível, contando com a nossa infraestrutura. Assim, terão mais agilidade, segurança e tecnologia à disposição”, complementou Rotella.

“A Copa Energia, com a aquisição da Liquigás, se tornou o maior player da América Latina de GLP e um dos principais do Nordeste. Esse investimento é um passo importante para garantia de abastecimento da região, porque passaremos a ter uma tancagem com maior capacidade de armazenamento, garantindo o abastecimento no longo prazo”, disse Pedro Turqueto, vice-presidente da Copa Energia.

O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio, ressaltou que diversos segmentos são estratégicos dentro da política de atração de novos negócios para Pernambuco, principalmente os de alto valor agregado, que representam impacto social, econômico e de proteção ao meio ambiente, e o setor de gás de cozinha é um deles. “Suape está se consolidando como Hub do Nordeste, agora com um terminal de GLP, o gás de cozinha, um produto que é tão usado em todas as casas dos nordestinos”, destacou Geraldo.

Já o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, afirmou que a prospecção de novos negócios tem resultado na atração de grandes grupos empresariais dos mais diversos setores econômicos para o complexo. “Nosso porto tem diferenciais que nenhum outro tem, como localização privilegiada, profundidade e ótima infraestrutura, o que nos capacita para termos hubs de várias cargas e atrair empreendimentos inovadores e sustentáveis”, afirmou. Gusmão lembrou ainda que Suape já conta com uma planta de hidrogênio verde e é o maior distribuidor de granéis líquidos na parte de combustível. “Com a chegada de mais uma empresa de GLP, caminhamos para nos consolidar como um dos mais importantes portos do Brasil”, completou.

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

Data: 19/07/2021

LEI QUE MODERNIZA MARCO LEGAL DAS ZPES É SANCIONADA

Informação: Agência Porto (19 de julho de 2021)

O presidente Jair Bolsonaro sancionou a norma que moderniza o funcionamento das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs). A Lei 14.184 foi publicada, com dois vetos, na edição desta quinta-feira (15) do Diário Oficial da União.

A nova legislação é resultado da Medida Provisória 1.033/2021, que sofreu alterações durante sua tramitação no Congresso, resultando num projeto de lei de conversão (PLV). No Senado, a proposta foi aprovada em 22 de junho.

Originalmente, a MP 1.033 foi editada para estimular e garantir a produção de oxigênio medicinal empregado no enfrentamento da covid-19 para abastecimento interno, liberando as indústrias de gases medicinais fixadas em ZPEs de cumprir, em 2021, a exigência de destinar 80% de sua produção para o exterior. A medida foi pensada visando à White Martins, instalada na ZPE de Pecém (CE) e classificada, no site do Ministério da Economia, como “a maior planta de fabricação de gases industriais da América Latina”.

O PLV aprovado na Câmara e que chegou ao Senado, no entanto, promoveu mudanças substanciais no texto, com uma ampla reforma no marco regulatório das ZPEs. O relator da proposta no Senado, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), foi favorável ao texto na forma aprovada pelos deputados.

As ZPEs são áreas especiais nas quais empresas autorizadas a se instalar contam com suspensão de tributos na compra de máquinas, matérias-primas e insumos usados na produção de mercadorias a serem exportadas. O tratamento aduaneiro é diferenciado e essas zonas podem ser instaladas apenas em regiões menos desenvolvidas para reduzir desequilíbrios regionais.

Vetos

A Lei 14.184 teve dois pontos vetados pelo presidente da República. Segundo o Ministério da Economia, os dispositivos propostos estabelecem novos benefícios fiscais que estariam amparados pelo prazo estabelecido no artigo 8º da proposta, ou seja, pelo período de 20 anos.

Conforme o governo, apesar da boa intenção do legislador, ao dispor que o benefício poderia ser usufruído por tal prazo, a medida contraria o interesse público por extrapolar o limite máximo de cinco anos estabelecido na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

O veto será agora analisado por deputados e senadores em sessão do Congresso Nacional com data ainda a ser definida.

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

Data: 19/07/2021

DIÁRIO DE CUIABÁ

DIÁRIO DE CUIABÁ-MT

PORTOS DO CHAMADO ARCO NORTE JÁ MOVIMENTARAM 33% DAS EXPORTAÇÕES

Da Redação



A saída de grãos pelos portos das regiões Norte e Nordeste reduz custos de frete e eleva os ganhos no setor

Os portos brasileiros do chamado arco norte movimentaram 33% das exportações de soja no primeiro semestre deste ano. Foram 19,2 milhões de toneladas dos 57,7 milhões que saíram do país.

Apenas em abril, a movimentação atingiu 5,1 milhões, conforme dados do Imea (Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária), que tomou como base as

estatísticas da Secex.

Essa grande movimentação pelo arco norte se deve a Mato Grosso, o principal produtor brasileiro de grãos. Mais da metade das exportações de soja do estado são feitas por esses portos. Neste ano, foram 54%. Há dez anos, eram apenas 16%.

A saída de milho por esses portos também aumenta, e atingiu 29% no primeiro semestre deste ano. Essa taxa é bem menor, no entanto, do que os 43% do ano passado.

A saída de grãos pelos portos das regiões Norte e Nordeste reduz custos de frete e eleva os ganhos no setor. Com os preços dos grãos elevados, esse ganho não é tão sensível no momento, o que deverá ocorrer quando houver uma redução interna e externa dos valores das commodities.

Fonte: Diário de Cuiabá - MT

Data: 19/07/2021

ENERGIA SOLAR CONQUISTA CONSUMIDORES

Por André Jankavski

O acupunturista Julyo Ganiko decidiu montar a sua casa do zero na região de Guarulhos, na Grande São Paulo. Comprou um imóvel antigo e percebeu que, para a residência ficar ao seu gosto, era melhor destruir e construir tudo de novo. Uma de suas preocupações era com a questão da eletricidade: ele queria que tudo na sua casa fosse movido por energia elétrica, até mesmo o fogão. Com receio de ter de pagar uma conta alta lá na frente, começou a pesquisar sobre a energia solar. Decidiu instalar painéis solares na residência de 220 metros quadrados de área construída, que ficou pronta em 2019, onde mora com a mulher e os dois filhos. O investimento foi de R\$ 25 mil.



Energia solar conquista consumidores

"Hoje, pago R\$ 70 na minha conta de luz todos os meses. Conversando com pessoas que moram próximas e que têm hábitos de consumo parecidos, elas gastam mais de R\$ 300", afirma Ganiko.

Com o aumento do custo de energia, é provável que os vizinhos do acupunturista vejam a conta subir ainda mais. No fim de

junho, foi anunciado o reajuste de 52% para a taxa extra embutida nas contas de luz, a chamada bandeira vermelha 2. Por causa disso, os brasileiros deverão pagar, em média, 8,12% mais, segundo os cálculos do economista André Braz, coordenador dos Índices de Preços do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV).

Esses aumentos, que devem continuar sendo constantes com a crise hídrica, estão ajudando a acelerar a adoção da energia solar por residências, baseada principalmente na geração distribuída. Ela consiste na instalação de placas solares em telhados das casas, indústrias e até mesmo em pequenos e médios estabelecimentos. Para 2021, a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) estima que a geração distribuída deve saltar de 4,4 gigawatts para 8,3 gigawatts. Os investimentos nessa área, tanto de consumidores, quanto de fabricantes, devem chegar a R\$ 17,2 bilhões.

"Antes, falávamos que era uma energia do futuro, mas já se tornou uma energia do presente, mesmo estando instalada ainda em 0,7% do total de casas", afirma Bárbara Rubim, vice-presidente da Absolar. Segundo projeções realizadas pela Bloomberg New Energy Finance, cerca de 21,5% de toda a matriz energética brasileira será de responsabilidade da geração distribuída em 2050.

Em alta

De olho nesse potencial, a empresa paulistana Sunenergia foi criada em 2016. Ainda que boa parte do faturamento seja originado de pequenos e médios estabelecimentos comerciais, como concessionárias de veículos, o negócio residencial tem crescido ano a ano. Foi a Sunergia, por exemplo, que instalou as placas solares na casa de Ganiko.

A companhia cresceu 51% em 2020 e pretende triplicar de tamanho neste ano. Segundo Eduardo Sibulka, diretor comercial da empresa, a instalação já faz sentido para quem paga contas a partir de R\$ 250 mensais. Obviamente, quanto mais cara a conta, mais rápido será o retorno do investimento.

"É um sistema que se paga rapidamente, e o aumento exacerbado das contas de energia está trazendo um movimento de procura muito grande", afirma Sibulka. Segundo o executivo, o processo de instalação também está sendo bem rápido: do primeiro contato até a última fase da instalação, são 70 dias.

De acordo com um levantamento realizado pela empresa de soluções em energia Comerc em capitais de todo o País, o tempo médio de retorno do investimento de empresas e de consumidores residenciais na geração distribuída varia entre quase 4 anos, em Cuiabá (MT), e 6 anos e meio, em

Curitiba (PR). Em São Paulo, que possui maior quantidade de consumidores, a conta costuma fechar em 5 anos e 10 meses. A Comerc leva em conta tanto o potencial de geração energética (que é a incidência solar na região), quanto o preço médio cobrado pelas distribuidoras em cada localidade.

De acordo com o marketplace de energia solar 77Sol, a demanda está crescendo de maneira muito acelerada. A empresa conecta 3 mil parceiros (entre empresas e instaladores) a clientes.

Vendo o aumento da procura, a startup está preparando um curso para formar mais instaladores - mesmo sem esse curso, a plataforma tem visto o número de profissionais crescer de 300 a 400 por mês.

"Precisamos correr atrás da oferta, pois, se não tivermos capacidade suficiente para atender à demanda, vamos frustrar o mercado", diz Nicola Giani, presidente da 77Sol.

Fonte: Diário de Cuiabá - MT

Data: 19/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MT ANUNCIA EDITAL PARA CONSTRUÇÃO DE FERROVIA ESTADUAL, PREVÊ INVESTIMENTO DE R\$12 BI

Por Aluisio Alves

SÃO PAULO (Reuters) – O governador de Mato Grosso, Mauro Mendes, anunciou nesta segunda-feira um edital público para construção de ferrovia estadual que vai ligar os municípios de Rondonópolis à capital Cuiabá e às cidades de Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, no norte do Estado por meio de dois ramais.

A Rumo, responsável pela concessão da ferrovia federal que liga Rondonópolis até o Porto de Santos (SP), já manifestou interesse no projeto, que envolve um trajeto de cerca de 730 quilômetros.

Segundo o governo matogrossense, o projeto tem previsão de ser concluído em sete anos e deve envolver investimentos da ordem de 12 bilhões de reais. A licitação usará o modelo de regime privado, por meio do qual o investidor assume todo o risco do projeto. A concessão terá prazo de 45 anos de operação.

Desde o ano passado, a Rumo já vinha indicando interesse em participar de uma extensão da malha ferroviária no Mato Grosso, para interligar regiões do Estado à malha federal.

"Tivemos diálogo com o governo federal a esse respeito", afirmou o governador Mauro Mendes em transmissão, ao anunciar o chamamento público da concorrência, cujo prazo de manifestação de interessados será de 45 dias.

O agronegócio responde por cerca de metade do Produto Interno Bruto (PIB) do Mato Grosso, que é uma das principais regiões produtoras de grãos e carne bovina do país.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 19/07/2021

PREÇOS DO PETRÓLEO CAEM US\$2 APÓS OPEP+ FECHAR ACORDO PARA AUMENTO DE OFERTA

Por Noah Browning

LONDRES (Reuters) – Os preços do petróleo recuavam de forma acentuada nesta segunda-feira, após a Opep+ superar divergências internas e fechar acordo para um aumento de produção, gerando temores de um excesso de oferta da commodity em momento em que o número de casos de Covid-19 aumenta em diversos países.

Por volta das 9h (horário de Brasília), o petróleo Brent operava em queda de 3,5%, a 70,99 dólares por barril, enquanto o petróleo dos Estados Unidos (WTI) recuava 3,9%, a 68,95 dólares o barril.



Bombeamento de petróleo no condado de Loving, Texas (EUA)

Ministros da Opep+ concordaram no domingo em aumentar a oferta de petróleo a partir de agosto para frear os preços da commodity, que atingiram neste mês o maior nível em mais de dois anos, à medida que a economia global se recupera da pandemia de Covid-19.

O grupo composto por membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e aliados como a Rússia também concordou com novas fatias de

produção a partir de maio de 2022.

“As capacidades de produção dos países da Opep+ no longo prazo, livres e adicionais, são a principal razão pela qual vemos o petróleo recuando novamente”, disse Carsten Menke, analista do Julius Baer. “Seguimos confiantes de que o mercado de petróleo está na fase final de seu ciclo de alta.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 19/07/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

SETOR DE ENERGIA EÓLICA PEDE QUE G20 ACELERE TRANSIÇÃO VERDE

Por Bloomberg



O objetivo é estimular a ação de países que respondem por mais de 80% das emissões mundiais de carbono relacionadas à energia antes das reuniões de autoridades de energia e meio ambiente do G20 na Itália esta semana (Imagem: Pixabay/Mylene2401)

Algumas das maiores empresas de energia renovável estão pedindo que líderes do G20 tomem medidas para acelerar o uso da energia verde para limitar o aquecimento global.

Mesmo com o custo da energia eólica e solar em queda e o aumento das instalações, o ritmo de crescimento é muito lento para diminuir a dependência da economia global dos combustíveis fósseis até a metade do século.

Uma carta assinada por CEOs de incorporadoras, incluindo Orsted, SSE e a fabricante de turbinas Vestas Wind Systems, assim como pelo presidente do Conselho Global de Energia Eólica, instou líderes do G20 a tomarem medidas como elevar as metas nacionais de energias renováveis, melhorar o processo de planejamento e chegar a um acordo sobre a precificação efetiva do carbono.

O objetivo é estimular a ação de países que respondem por mais de 80% das emissões mundiais de carbono relacionadas à energia antes das reuniões de autoridades de energia e meio ambiente do G20 na Itália esta semana.

“O fracasso em instalar a capacidade de energia eólica necessária para descarbonizar nosso sistema de energia até meados deste século irá efetivamente condenar o mundo a falhar em nossos objetivos climáticos coletivos”, disse Rebecca Williams, diretora da COP26 no Conselho Global de Energia Eólica.

Para zerar as emissões líquidas de carbono até a metade do século, o mercado global precisará adicionar 630 gigawatts de energia solar e 390 gigawatts de geração eólica anualmente até 2030, ou cerca de quatro vezes o volume recorde de nova capacidade adicionada em 2020, de acordo com a Agência Internacional de Energia.

“O desafio não é falta de capital”, disse Mary Quaney, CEO da Mainstream Renewable Power, com sede em Dublin. “É permitir que o capital seja implantado em um ritmo muito mais rápido do que atualmente.”

Fonte: MoneyTimes

Data: 19/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BOLSAS GLOBAIS DESPENCAM E ARRASTAM IBOVESPA, QUE OPERA ABAIXO DE 125 MIL PONTOS

Mercados caem com temores sobre o impacto da variante Delta para a retomada econômica. Dólar sobe e é negociada na casa dos R\$ 5,22

Por Vitor da Costa

RIO — As bolsas globais operam em forte queda desde o início do pregão, em meio a um sentimento de maior aversão ao risco vindo do exterior, por conta da disseminação da variante Delta do coronavírus e seus possíveis efeitos sobre a esperada recuperação econômica.

O cenário ainda é influenciado pela desvalorização dos papéis de empresas ligadas à indústria do petróleo, após a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) anunciar um acordo, neste domingo, para aumentar a produção até 2022, o que pressionava os preços da commodity.

As bolsas americanas tinham queda firme e seguiam o movimento já visto na Europa e na Ásia. Por volta de 15h, no horário de Brasília, o índice Dow Jones cedia 2,62%. No S&P e Nasdaq, as quedas eram de 2,04% e 1,41%, respectivamente.

Na Europa, a Bolsa de Londres cedeu 2,34% e a de Frankfurt 2,62%. O índice CAC 40, da Bolsa de Paris, teve baixa de 2,54%.

Na Ásia, o pregão foi fechado com perdas. O índice Nikkei, da Bolsa de Tóquio, caiu 1,25%. Em Hong Kong, houve baixa de 1,84% e na China, de 0,01%.

O movimento de baixa também impacta o mercado brasileiro, fazendo o dólar subir mais de 1% e derrubando o Ibovespa do patamar dos 125 mil pontos.

Dólar tem forte alta e Ibovespa cai



O dólar operava com forte alta ante o real, voltando a operar acima da casa dos R\$5,20. A Bolsa, por sua vez, tinha forte queda, sendo prejudicada pelo desempenho ruim de empresas importantes como a Petrobras

Por volta de 15h, a moeda americana era negociada a R\$ 5,2263, alta de 2,18%. No mesmo horário, o Ibovespa cedia 2,04%, aos 123.394 pontos.

As maiores preocupações sobre o progresso da retomada econômica fazem com que os investidores procurem ativos mais seguros para se proteger, como a própria moeda e os títulos de dívida públicos.

Os títulos do Tesouro americano de dez anos, por exemplo, viam seus rendimentos caírem para a casa dos 1,225% nesta manhã ante o fechamento anterior de 1,294%, devido ao aumento da demanda.

Na cena doméstica, os mercados já se preparam para o início da temporada de balanços do segundo trimestre, que começa amanhã, com a apresentação dos resultados de Indústrias Romi e da Neoenergia, após o fechamento do pregão.

No exterior, a temporada já começou na semana passada e vai se intensificar nesta, com a divulgação de balanços de grandes empresas.

Há expectativa que o Ibovespa seja menos afetado pelos ruídos vindos de Brasília, principalmente acerca da reforma tributária, devido ao recesso parlamentar, iniciado nesta segunda.

"A movimentação nos mercados ilustra uma maior busca por segurança dentre os investidores, com bolsas e commodities em baixa enquanto o dólar avança com uma maior demanda por títulos do governo americano", escreveram analistas da Guide Investimentos, em nota matinal.

Petrobras e Vale caem

As ordinárias da Petrobras (PETR3) cediam 2,65% e as preferenciais (PETR4) 2,59%, influenciadas pela queda do petróleo no exterior.

As ordinárias da Vale (VALE3) caíam 2,10%.

No setor financeiro, as preferenciais do Itaú (ITUB4) e do Bradesco (BBDC4) cediam 0,96% e 1,52%, respectivamente.

— Outro motivo que pressiona os mercados é o acordo da Opep. Com a perspectiva de aumento do preço do petróleo acaba sendo pressionado para baixo, porque não temos certeza em relação à demanda, tendo em vista possíveis interrupções por causa da variante Delta — disse o analista da Toro Investimentos, Braulio Langer.

Americanas também recua

No primeiro pregão após a fusão com a B2W, as ações das Lojas Americanas despencavam.

Por volta de 15h15, as ordinárias (LAME3, com direito a voto) e as preferenciais da empresa (LAME4, sem direito a voto) tinham quedas de 62,16% e 61,24%, respectivamente, sem considerar os ajustes

Os papéis da AME3, novo ticker usado pela B2W, eram negociados a R\$63,25, queda de 6,99%.

Considerando os ajustes, os papéis ON e PN das Americanas operam em baixa de 6,61% e de 6,47%, respectivamente.

Petróleo cai mais de 5%

Após o acordo anunciado pela Opep+, o petróleo iniciava a semana com fortes perdas.

Por volta de 15h, no horário de Brasília, o contrato do petróleo tipo Brent para setembro cedia 6,67%, negociado a US\$, o barril. Já o contrato do tipo WTI para agosto cedia 7,53%, cotado a US\$ 66,40, o barril.

O aumento dos casos de coronavírus pelo mundo também pressiona a commodity, já que põe em risco as perspectivas positivas de retomada econômica.

O acordo prevê produção extra de 400 mil barris por dia a cada mês a partir de agosto até que toda a produção interrompida tenha sido reativada.

Boletim Focus: mais inflação

Os analistas do mercado financeiro voltaram a elevar suas estimativas para a inflação deste ano. É o que mostra o Boletim Focus, relatório semanal divulgado pelo Banco Central (BC) com as expectativas desses agentes. Para este ano, a taxa subiu para 6,31% ante 6,11% na semana anterior.

Reforma tributária: Após reunião em SP, Guedes propõe a criação de comissão com empresários e tributaristas para discutir proposta

O número é bem superior a meta do governo, que é de 5,25%. Para 2022, o percentual se manteve em 3,75%.

Acompanhando uma inflação mais alta, está a taxa básica de juros. Para este ano, as projeções de Selic subiram para 6,75% ante 6,63% do relatório anterior. Para o fim do próximo ano, a taxa permaneceu em 7%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/07/2021

‘SÓ NÃO VAMOS VENDER O QUE NÃO É PERMITIDO POR LEI’, DIZ PRESIDENTE DO MERCADO LIVRE

Empresa quer oferecer na sua plataforma investimentos, inclusive de terceiros, e planeja vender produtos frescos e congelados, revela Stello Tolda

Por Bruno Rosa e Luciana Rodrigues



Stello Tolda. Sem interesse nos Correios: “Investimos em logística própria” Foto: Claudio Belli / Agência O Globo

RIO - De hortaliças ao carro zero, o Mercado Livre pretende negociar tudo. “Só não vamos vender o que não é permitido por lei”, diz o CEO da empresa, Stello Tolda. Nos planos da plataforma de marketplace para os próximos meses, está oferecer produtos frescos e congelados de supermercados, o que exigirá uma adaptação de sua logística. E, ainda, distribuir novos serviços financeiros, como

fundos de investimentos, inclusive de terceiros, e uma gama maior de seguros.

Para isso, está no radar pedir uma autorização para a Susep, órgão regulador do mercado segurador - a empresa já tem hoje duas licenças do Banco Central e opera como instituição financeira. O objetivo é ampliar o leque de comodidades a clientes e lojistas e, assim, engajar mais usuários em sua plataforma.

Após forte expansão durante a pandemia, a próxima fronteira do comércio eletrônico, diz Steleo, é encurtar o tempo de entrega dos produtos. Isso vai exigir ainda mais investimentos em logística.

Mas ele descarta qualquer possibilidade de participação na privatização dos Correios: “Zero chance”.

O Mercado Livre hoje vende quase tudo, praticamente de alface, ou itens de supermercado, a carro novo. Tem alguma coisa que vocês não vão vender nunca?

Só aquilo que não é permitido por lei. Somos um canal, uma vitrine muito grande. Vamos fazer 22 anos em agosto e surgimos com essa ideia de que a internet pode democratizar o comércio. Lançar uma categoria nova envolve desafios, de ter oferta e boa qualidade de produtos. Você falou alface e isso representa um segmento muito importante que é o de produtos frescos dentro da categoria supermercado. Esse é um objetivo nosso e vamos lançar (a categoria de produtos frescos, a empresa já atua no segmento supermercado). É um passo grande de trabalhar com produtos frios, frescos e congelados. É algo que hoje não temos e estamos desenvolvendo a cadeia logística que dá suporte a isso. É uma nova fronteira.

Mas concorrentes como as Americanas e a Magazine Luiza já oferecem produtos frescos...

Eles compraram empresas para fazer isso. Americanas comprou o Supermercado Now. Magalu fez aquisições nesse sentido também. Nós estamos desenvolvendo soluções internas. Por isso, estamos demorando mais do que os outros, mas é uma categoria que promete muito. Essa categoria tem uma penetração baixa. Antes da pandemia já tínhamos decidido entrar na categoria de supermercado, por ter uma frequência maior e pouco explorada no e-commerce. A pandemia acelerou esses planos.

O movimento de entrar nesses novos segmentos vem acompanhado de loja própria?

Não é o nosso plano ter loja do Mercado Livre. Trabalhamos com parceiros e entendemos que com eles a gente consegue atingir nosso objetivo de atender aos consumidores. Mas nossa logística precisa se adaptar a essa demanda. Hoje ela não está preparada para isso. E não só com a cadeia de frio, como ter locais nos centros de distribuição para armazenar produtos congelados, mas também à velocidade de entrega. Quem compra quer receber em poucas horas e às vezes em poucos minutos. Isso pressupõe ter uma rede logística que inclui locais mais próximos ao consumidor. Mas esses locais não precisam ser com as portas abertas ao consumidor. Mas precisamos adaptar nossa rede logística se quisermos ser relevantes nessa categoria.

Aquisição faz parte da estratégia?

Estamos abertos, mas não é nossa prioridade. Costumamos desenvolver nossa tecnologia dentro de casa.



Centro de distribuição do Mercado Livre em Cajamar Foto: Jonne Roriz / Bloomberg via Getty Images

O Mercado Livre tem investido muito em soluções financeiras para lojistas e consumidores. Está no radar oferecer serviços financeiros para o usuário final através do Mercado Pago? A empresa já oferece investimentos em CDBs, poderá atuar também com fundos de investimentos?

Já atuamos em pagamento, em investimentos, em crédito e começamos a atuar em seguros. Temos

duas licenças no Banco Central. A de instituição de pagamento permite ter uma conta digital, fazendo PIX de um banco para a conta no Mercado Pago e assim o cliente usar os recursos. Além do consumidor final, há serviços para os lojistas do marketplace, como soluções de pagamento, como as maquininhas (de cartão de crédito). Temos uma oferta de crédito voltado tanto para pessoa jurídica, como capital de giro, como empréstimo pessoal voltado para pessoa física, que está integrado no checkout do marketplace. É uma forma de pagamento que o usuário que não tem cartão de crédito pode usufruir. Nós também temos cartão de crédito próprio, somos emissores. Temos uma segunda licença do BC, que é de instituição financeira, não como banco, mas como financeira. Isso nos permite emprestar aos nossos consumidores e lojistas e permite captar no sistema financeiro. O CDB é parte da nossa estratégia de captação. Temos linhas com outras

instituições. Temos FDICs (fundos de investimentos em títulos de crédito) onde temos captado também. E o CDB voltado também para o público de varejo.

Mas os FDICs e os CDBs do Mercado Livre hoje são distribuídos por corretoras, não é uma distribuição direta do Mercado Livre. Há planos de oferecer esses investimentos diretamente na sua plataforma?

Por enquanto são corretoras que às vezes encarteiram (ou seja, deixam os CDBs da empresa na carteira própria de investimentos das corretoras) ou que oferecem aos seus clientes. Temos o intuito, por sermos uma plataforma com a possibilidade de acessar o cliente pessoa física e de distribuição, de poder fazer isso no próprio Mercado Pago. Hoje, que tem dinheiro no Mercado Pago pode deixar o dinheiro rendendo e o produto que temos para isso é uma conta remuneradora simples que rende CDI. Mas queremos permitir que seja possível acessar outros produtos como o CDB do Mercado Pago e, eventualmente, até produtos de terceiros, é algo que não descartamos. Conforme o volume de recursos aumente e se sofisticar a base de usuários, a gente cogita disponibilizar outros produtos e ser eventualmente uma distribuidora desses produtos (fundos e outros investimentos) de outras empresas e não só do Mercado Pago.



Armazém do Mercado Livre, em Cajamar, cidade vizinha a São Paulo Foto: Caio Guatelli / Agência O Globo

Há planos também para ampliar a oferta de seguros?

Seguros é um outro capítulo, começamos mais recentemente com seguro contra roubo e dano de produtos eletrônicos. E temos oferecido garantia estendida na venda de eletroeletrônicos. Foi a nossa primeira entrada neste segmento. Mas vemos com bons olhos a nossa plataforma de distribuição para outras categorias de seguros.

Mas faz sentido nos seus planos oferecer seguros que não são vinculados exatamente a consumo ou a produto? Faz sentido oferecer seguros de vida ou previdência, por exemplo?

A gente acredita que sim. Hoje os produtos são mais aderentes ao que já fazemos, por exemplo, você compra um tablet no mercado livre e no checkout a gente oferece a possibilidade da garantia estendida, é muito orgânico isso. Outros produtos não são tão integrados no fluxo de compra, mas podem fazer sentido dentro da oferta do Mercado Pago. Uma categoria que a gente explora ainda pouco é o segmento tanto de crédito como de seguros automotivos. Hoje não oferecemos isso. E entendemos que há uma demanda do crédito para aquisição de veículos, hoje oferecemos através de terceiros. Queremos fazer isso pelo próprio Mercado Livre futuramente. E o seguro automotivo faz todo o sentido para criar um vínculo com o consumidor que adquiriu o veículo na nossa plataforma, que contratou um empréstimo na nossa plataforma e que também na sequência pode contratar um seguro conosco.

Mas é preciso pedir autorização para isso. Está nos planos ir à Susep (órgão regulador do mercado de seguros)?

Está dentro das nossas possibilidades. Mas não tem como precisar datas. É algo que vai acontecer em pouco tempo.

Qual horizonte de prazo para essas novidades, para atuar em produtos frescos de supermercado e oferecer mais serviços financeiros?

São projetos para os próximos trimestres. Será dentro do prazo de um ano no máximo.

O uso de inteligência de dados sobre os clientes (lojistas e consumidores) facilita a oferta de produtos mais acessíveis ou permite, por exemplo, uma melhor avaliação do risco de crédito desses clientes? Esse é um diferencial que o Mercado Livre, por ser um marketplace de varejo, tem em relação a outros players do setor financeiro?

Sim, e te dou um exemplo concreto. Quando começamos a oferecer empréstimos para nossos vendedores, fizemos primeiro uma avaliação de risco da nossa base de vendedores, a partir de informações disponíveis em birôs de crédito, dados externos. Mas também acessamos as



informações desses vendedores na nossa plataforma, das vendas, histórico, reputação. Com base nessas informações externas e internas criamos este score (avaliação) de risco, e passamos a oferecer empréstimos a taxas muito competitivas, que eles não conseguiriam em outras instituições financeiras. E com uma facilidade muito grande da interface do Mercado Pago. O crédito também era sem garantia, algo que muitas vezes complicava a vida de quem queria contratar um empréstimo. E tudo isso só é possível graças às informações que a gente tinha desses vendedores. E os empréstimos têm essa intenção, de que o vendedor continue a vender conosco.

Qual é o peso da receita com serviços financeiros dentro dos resultados do grupo?

O maior volume de nossa receita vem do comércio, mas a parte financeira é relevante. (No primeiro trimestre deste ano, o Mercado Pago teve receita de US\$ 277 milhões, um quinto da receita total do Mercado Livre no período, que foi de US\$ 1,4 bilhões)

O Mercado Livre é uma empresa argentina com forte presença na América Latina. Como vê os impactos da pandemia na região?

A pandemia tem um impacto grande na economia. A América Latina foi a região mais afetada do mundo, se olharmos o número de casos e de mortes por milhão. Estamos entre os "Top 15" com Brasil, Peru, Argentina e Colômbia, ao menos. A região foi fortemente afetada e ainda está. Até o Chile está sofrendo com a pandemia, apesar da vacinação lá estar mais adiantada. Aliás, não é só a pandemia. Há questões políticas, de mudanças de regime, de constituinte como no Chile. É uma região que passa por suas turbulências. Mas, do ponto de vista do comércio eletrônico, de serviços financeiros e de digitalização, ainda é uma região onde a penetração ainda é muito baixa. O potencial de crescimento tanto do comércio eletrônico como dos serviços financeiros é enorme. A pandemia gerou uma demanda crescente por esses serviços, por ter o comércio de rua fechado em diferentes momentos. E também pelo fato de os governos usarem as carteiras digitais para pagar benefícios sociais para combater os efeitos econômicos da pandemia. Não foi só no Brasil, mas em outros países. E indiretamente esse pagamento de benefícios fez acelerar o uso de carteiras digitais.

Quem usou carteira digital além do Brasil?

Praticamente todos os países da região tiveram algum tipo de auxílio e, em alguns casos, ele foi disponível em carteira eletrônica. Além do Brasil, teve a Argentina. O pagamento do auxílio impulsionou o comércio eletrônico. Quando são pagos, há impulso. O Chile é um caso emblemático, pois é o que ainda cresce a três dígitos (no Mercado Livre) e se torna mais relevante.

O Mercado Livre cresceu muito na pandemia. E com o crescimento vieram queixas, como a de alguns vendedores que reclamam, por exemplo, de concorrência desleal com a plataforma e de ficarem "dependentes" do Mercado Livre.

A gente nasceu com visão de marketplace e de democratizar o acesso ao comércio a empreendedores que viram no canal on-line uma opção para vender. Somos uma plataforma aberta e democrática e que inclui muitos vendedores. Trabalhamos com uma oferta muito ampla que não está concentrada apenas nas grandes marcas, no grande varejo. Dito isso, a gente tem visto um crescimento na concorrência. Hoje o Mercado de Livre está longe de ser a única opção caso o vendedor decida vender on-line. Ele tem várias opções. Estamos procurando cativar os vendedores através de uma oferta de serviços maior. Por isso, lançamos o Mercado Pago, que é de 2004. Depois, lançamos o Mercado Envios, por conta de nossa atuação na área logística, também permitindo ao vendedor se concentrar no que ele faz melhor, que é o relacionamento com fornecedores e a descoberta de produtos, deixando essa parte operacional com o Mercado Livre. Temos investido muito na logística, inclusive tirando o volume que no passado dependíamos dos Correios para fazer isso dentro de casa. É dessa forma que queremos cativar nossos vendedores, não é através de tarifas nem de exclusividade, que não é prática neste mercado, é através de melhores serviços. E os vendedores têm opções, então é difícil falar em práticas anticompetitivas quando há vários outros canais à disposição.

Alguma chance de o Mercado Livre se interessar pela privatização dos Correios?



Zero chance. Nos últimos três anos, investimos fortemente para desenvolver nossa rede logística própria, com centros de distribuição, rede de transporte com transportadoras espalhadas pelo Brasil, inclusive vans, carretas próprias e até mesmo aviões. A gente deixou de ter uma dependência dos Correios. Em dezembro de 2017, 90% do nosso volume iam através dos Correios. E hoje esse volume é menos de 10% pelos Correios, e os outros 90% são através de nossa rede logística. Como cidadão, tenho interesse em ver os Correios melhorarem seus serviços. Acredito que a privatização é bom caminho para isso. Mas a nossa participação na privatização vai se limitar a ser um cliente. Espero que quem ganhe essa privatização consiga tornar a operação dos Correios mais amigável para o mercado.

Qual será o próximo passo do comércio on-line nesse gradativo retorno à normalidade? Será a entrega mais rápida, como até virou alvo de disputa entre Mercado Livre, Americanas e Magalu no Conar (conselho de autorregulamentação de publicidade)?

Todo mundo está usando (o lema “entrega mais rápida”). O Conar ficou ali em cima do muro, pois cada um apresentou seu estudo. No fim das contas, o consumidor é que sabe quem é mais rápido e em quem deve confiar mais. O consumidor também tem escolha. A logística só evoluiu. Antes a nossa métrica era um percentual de entregas que ocorriam em até 48 horas, que é de 80% do total. Já estamos trabalhando com a métrica de entrega que é feita em 24 horas e também o percentual entregue no mesmo dia. E queremos crescer esses percentuais, com mais produto entregues no mesmo dia. Então a próxima fronteira é sim evoluir nessa logística. A expectativa do consumidor é crescente. Antes da pandemia, a penetração do e-commerce era de 6% e hoje já supera 10%. E esse crescimento só ocorreu porque o consumidor estava satisfeito. E vai continuar crescendo.

O Mercado Livre tem feito parcerias com empresas de streaming, como Disney+. Alguns concorrentes, como a Amazon, têm seu próprio serviço. O Mercado Livre pensa em atuar também em streaming?

Temos o nosso programa de fidelidade, da empresa Mercado Livre, não só do negócio de comércio ou do negócio de pagamentos, e da empresa como um todo, no qual a gente oferece benefícios a partir da frequência de usos nas duas plataformas, de comércio e de pagamentos. E a parte do conteúdo é muito relevante nessa oferta. Queremos trazer mais benefícios para nossos usuários mais leais e parte disso se traduz em melhor acesso, acesso mais barato ou até mesmo gratuito, a conteúdo. Não temos a intenção de desenvolver conteúdo próprio, entendemos que esse não é o nosso expertise. Temos sim investido em trazer mais conteúdo, como HBO Max, Disney Plus e Deezer. A nossa ideia é trabalhar mais parcerias para fidelizar ainda mais nossos usuários. Mas não só conteúdo, tem o nosso cartão de crédito no mercado pago, tudo faz parte da estratégia de gerar mais engajamento do nosso cliente.

A empresa tem a estratégia de atuar ainda mais como vendedor diretamente, usando a marca Mercado Livre?

O Mercado Livre surgiu como market place mas vê a necessidade de atuar em determinados segmentos nos quais a oferta de nossos vendedores é limitada como vendedor direto, ou adquirindo produtos para revendas, de marcas conhecidas, ou com a estratégia de marca própria. Ainda é incipiente, mas vemos com potencial. A gente se viu limitado em determinados momentos em que a demanda cresce muito, como Black Friday. Se a gente depender, como dependíamos até então, simplesmente dos nossos vendedores, não tínhamos acesso a bons produtos a bons preços. É uma estratégia que veio para ficar, mas a venda direta será uma atuação complementar.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/07/2021

'ATITUDES HOSTIS MATARAM O DEBATE. O MERCOSUL ESTÁ ADORMECIDO', DIZ CHANCELER DA ARGENTINA SOBRE O BRASIL

Felipe Solá, que está no Rio para evento de agência que atua na área nuclear, responsabiliza Guedes pela rigidez do país nas negociações do bloco

Por Janaína Figueiredo



O chanceler argentino, Felipe Solá, atribui ao ministro Paulo Guedes a "rigidez" do governo Jair Bolsonaro nas negociações. Foto: Chancelaria argentina/ Divulgação

Com a praia de Ipanema como pano de fundo, o ministro das Relações Exteriores da Argentina, Felipe Solá, refletiu sobre a atual crise em que está mergulhado o Mercosul e assegurou, em entrevista exclusiva ao GLOBO, que o ministro Paulo Guedes é o responsável pela "rigidez" do governo Jair Bolsonaro nas negociações.

A principal divergência no momento é a defesa do Brasil de uma redução de 10% da Tarifa Externa Comum (TEC, que taxa produtos de fora do bloco) sobre 100% dos produtos de forma imediata (a Argentina aceita incluir apenas 75%) e um segundo corte no final do ano (os argentinos não querem voltar a discutir o tema até 2023).

- O ministro Guedes acha que vai conseguir baixar os preços no Brasil reduzindo 10% a TEC... já passamos por isso e não queremos mais seguir esse caminho - enfatizou Solá, lembrando a política econômica da última ditadura argentina (1976-1983) e da década de 90.

Ele está no Rio para comemorar os 30 anos da Agência Brasileiro-Argentina de Contabilidade e Controle de Materiais Nucleares.

Qual é a importância desta visita ao Brasil, em meio a uma crise delicada no Mercosul, com especulações até mesmo de ruptura do bloco?

Vamos comemorar os 30 anos da Agência Brasileiro-Argentina de Contabilidade e Controle de Materiais Nucleares e é importante pensar por que essa agência tem uma enorme relevância no mundo, no mundo dos países que podem enriquecer urânio, que são em torno de 20. Por que comemoramos tanto? Porque foi uma ideia bem-sucedida. E por que foi bem-sucedida? Porque a base dessa ideia foi a confiança no futuro das duas nações e a decisão muito forte de abandonar qualquer ideia de tensão geopolítica entre a Argentina e o Brasil.

Tensão militar...

Militar, armamentista, nas fronteiras, etc... Foi um controle mútuo, com tudo o que significa a confiança no outro. Começou a haver respeito em ambos países sobre suas capacidades de desenvolvimento nuclear e temos vários projetos muito importantes. Com base nessa confiança, tudo era possível.

O que nós conseguimos nenhum outro país do mundo conseguiu. A pergunta que eu faria é: seria possível fazer uma Abac hoje? Não, não poderíamos porque rapidamente surgiria uma desconfiança natural, se ideologizaria o tema, e sobretudo porque nós sentimos que as autoridades brasileiras não sentem o Mercosul como nós, e não pensam o futuro como nós, que vemos um futuro tão definido pelo Mercosul.

E, se não se sente, se politicamente não existe afeto pelo Mercosul e do que se trata é manter as formas, um avanço espetacular na integração, como foi a Abac, seria impossível. Toda ideia conjunta sobre o futuro do Mercosul está em dúvida, basicamente pelo Brasil, e em menor medida pelo Uruguai.

A última cúpula presidencial deixou no ar uma dúvida sobre como o Mercosul vai continuar com tantas divergências internas.

A Argentina está atuando como alguém que quer preservar um casamento, apesar do que os outros fazem. Mas não uma ficção, um casamento, porque temos a lembrança de uma vida feliz. Não houve acordo na cúpula, mas a Argentina fez um esforço enorme durante um ano e meio e se aproximou da proposta brasileira de redução da Tarifa Externa Comum. Mas nos encontramos com atitudes muito duras.

Por parte do Brasil?

Sim. A exceção passamos a ser nós, que não queríamos baixar a TEC e não os outros, que queriam fazer algo sem consenso e que viola normas do bloco. Diziam que nos davam permissão para não baixar, mas em todo caso o waiver (perdão) deve ser dado a quem não cumpre o Tratado de Assunção (ata de fundação do Mercosul).

A Argentina fez todo o possível e vai continuar fazendo, mas obviamente as leis são as leis. Houve uma negativa do Ministério da Economia do Brasil para conversar com o Ministério da Economia argentino, uma atitude muito negativa.

Do ministro Paulo Guedes?

Sim. E, finalmente, houve uma confirmação sincera (por parte do Itamaraty) de que a posição do Brasil é a posição do ministro Guedes. Isso me foi dito de forma explícita. O ministro Guedes acha que vai conseguir baixar os preços no Brasil reduzindo 10% a TEC.

Como é formado o Mercosul?

O Mercado Comum do Sul (Mercosul) é uma união aduaneira criada em 1991 pelo Tratado de Assunção



Acha que baixando o preço dos produtos importados os produtores brasileiros serão obrigados a baixar os preços. Temos muita experiência em inflação, experiência ruim, e vimos essa situação em 1976 com (José Alfredo) Martínez de Hoz (ministro da Economia da última ditadura argentina), e também em 1991/1992 com (Domingo) Cavallo, em menor medida.

Trabalha-se com a base de que todos os que estão produzindo podem ser mais exigidos, como se o Estado tivesse o direito permanente de duvidar sobre a rentabilidade dos empresários. Busca-se obrigá-los a uma eficiência maior, com o custo de ter mais desemprego, fechamento de empresas, etc... Já passamos por isso e não queremos mais seguir esse caminho.

Foto: .

O Brasil assumiu a Presidência Pro Tempore do bloco pelos próximos seis meses. Os países vão continuar discutindo, ou a Argentina teme que o Brasil adote medidas unilaterais de redução da TEC?

Nesses seis meses o Brasil deveria fazer coisas importantes no Mercosul, como um passaporte sanitário. Fazer propostas para melhorar a situação. Sobre a redução da TEC, sim, todas as informações que temos indicam que existe uma discussão interna no Brasil, mas que se sentem (o governo Bolsonaro) com direito de avançar (sem consenso).

Não sabemos se o farão, mas se o fizerem vamos manter nossa posição. O Brasil defende cortar a TEC sem ter mecanismos de controle do impacto dessa medida sobre os setores produtivos de

nossos países, não leva em consideração a opinião de sua indústria e das indústrias dos demais países.

Em seu discurso na cúpula, Bolsonaro disse que o Brasil tem pressa.

Claro, mas é uma pressa política. Pensar que isso vai modificar drasticamente a situação do consumidor brasileiro... eu não estou de acordo.

Existe uma expectativa por parte da Argentina de que, caso o Brasil avance unilateralmente numa redução da TEC, ocorra uma reação interna, por exemplo, por parte de empresários ou do Congresso brasileiro, como fizeram os ex-presidentes Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva?

Podemos consultar os setores produtivos, políticos, empresariais e acadêmicos, é parte de nossa vida comum. Mas daí a fazer especulações existe uma distância.

Como o senhor definiria hoje a relação entre Brasil e Argentina?

Alfinetada: Argentina está indo para 'um caminho que a Venezuela já foi', diz Guedes sobre Mercosul

Nossa relação com o Brasil é a mais importante de todas as que temos no mundo, por múltiplas razões. É nosso principal comprador, sobretudo pelo tipo de produtos que compra. Somos vizinhos, tivemos uma ilusão que não vai morrer, precisamos do Brasil e queremos que precisem de nós.

O problema é a visão econômica e uma atitude do Brasil que leva à ausência de debate. Porque com o Chile temos uma visão diferente, mas uma ótima relação. Com o Brasil não há debate, conversas entre ministros, debates acadêmicos, entre empresários, sindicatos, debates francos, tudo isso é impensável. É como se a sociedade não existisse.

Porque o Brasil tem uma posição personalizada num grupo de economistas que controla o Ministério da Economia. As atitudes hostis mataram o debate. Quando não há affectio societatis (intenção dos sócios de construir e permanecer numa sociedade), todo o resto fica imobilizado. O Mercosul está adormecido.

Quando o senhor fala em atitudes hostis se refere ao ministro Guedes e ao presidente Bolsonaro?

As coisas começaram mal, com declarações negativas inesperadas para nós, com acusações a como tinham votado os argentinos, nunca pensamos que isso podia acontecer. Depois fomos nos acostumando e finalmente a única coisa que queríamos era não ser insultados. Nos acostumamos a negociar apesar das circunstâncias, e continuaremos tentando negociar. Se o ministro Guedes quiser negociar conosco estamos abertos. Agora, se quer impor sem negociar, isso é outra coisa.

Mudança no Itamaraty: Carlos França busca desfazer legado negativo de Ernesto Araújo no Itamaraty

A sensação na Argentina é de que o ministro Guedes acabaria com o Mercosul, se pudesse?

Isso quem deve responder é o ministro Guedes, e pediríamos que fosse sincero. Declarações devem ser fundamentadas e respeitar o esforço de 30 anos de quatro países. Somos circunstâncias passageiras.

A chegada de Carlos França ao Itamaraty permitiu uma recomposição. É apenas uma fachada?

A chegada de França levou a relação a termos racionais, agradáveis, que leva em consideração a História. Mas atrás disso existe uma posição rígida da equipe econômica.

Observando o cenário regional, hoje dá a sensação de que a Argentina tem um melhor vínculo com os EUA de Joe Biden do que o Brasil.

A Argentina melhorou sua relação com os EUA desde a chegada de Biden, sem dúvida. Claro que respeitando nossas diferenças. Sentimos que nos EUA existe um respeito pela identidade de cada um. O Brasil é um país tão importante e acho que existirá um esforço de ambos os países por ter relações mais sólidas. Ninguém pode se dar ao luxo de não ter relações com os EUA ou com o Brasil. Não especulamos sobre essa relação, acreditamos que será o que sempre foi, forte.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/07/2021

APÓS REUNIÃO EM SP, GUEDES PROPÕE A CRIAÇÃO DE COMISSÃO COM EMPRESÁRIOS E TRIBUTARISTAS PARA DISCUTIR REFORMA

Em encontro com setor produtivo foi discutida a possibilidade de postergar cobrança sobre dividendos para 2023 e manter faixa de isenção em R\$ 20 mil

Por Ivan Martínez-Vargas e João Sorima Neto



O ministro Paulo Guedes se reúne com empresários em São Paulo Foto: Divulgação

SÃO PAULO — Após enfrentar uma série de críticas à reforma tributária, o ministro da Economia voltou a se reunir nesta sexta com empresários para discutir alterações ao projeto. No encontro, foi definida a criação de uma comissão formada por empresários e advogados tributaristas para debater sugestões de mudanças ao texto.

Segundo participantes da reunião, Guedes se comprometeu a se encontrar com essa comissão em São Paulo toda semana.

A reunião com empresários e representantes do setor de serviços no escritório mantido pelo Ministério da Economia em São Paulo durou pouco mais de 1h30. O ministro ouviu críticas e propostas. Pouco mais de 20 pessoas foram ao compromisso, e a maioria usou máscaras para evitar o contágio da Covid-19, segundo participantes.

Parte do empresariado presente ao encontro apoia o presidente Jair Bolsonaro, como Meyer Nigri, da Tecnisa, e Alberto Saraiva, do Habib's. Ambos discursaram, segundo os presentes.

No encontro, também foi discutida a possibilidade da taxa de dividendos ser postergada para 2023, sob o argumento que os lucros distribuídos em 2022 serão gerados pelas operações deste ano, quando a reforma ainda não está em vigor.

Também está sendo avaliada a manutenção da faixa de isenção para dividendos de R\$ 20 mil mensais, e não reduzi-la a R\$ 2,5 mil como sugeriu o relator, deputado Celso Sabino (PSDB-PA).

Além disso, será levado ao relator o pedido para reestabelecer tributação mais dura de offshores para reduzir os benefícios de paraísos fiscais.

Gabriel Kanner, do Brasil 200, movimento que reúne empresários próximos a Bolsonaro, afirma que o próprio ministro admitiu que a proposta teve forte oposição da iniciativa privada e se mostrou apto a modificar a reforma:

— O setor produtivo sempre apoiou muito o ministro Guedes por sua agenda liberal, mas esta proposta de reforma tributária do governo repercutiu muito mal porque representa aumento de carga tributária. O próprio Guedes falou na reunião que se teve reação tão forte (do empresariado), vão parar e analisar (os questionamentos).

Defesa da desoneração da folha

Entre os participantes, havia integrantes de federações e associações de setores como trabalho temporário, asseio e conservação, vigilantes, escolas particulares, segurança privada e comércio. Ao todo, segundo as entidades, falam em nome de 12 milhões de trabalhadores e 950 mil empresas.

— O ministro se mostrou aberto ao diálogo com o setor de serviços, que era o que estava faltando — disse João Diniz, presidente da Central Brasileira do Setor de Serviços (Cebrasse).

Guedes disse na reunião que quer calibrar a redução do Imposto de Renda para empresas com a alíquota de 20% que será cobrada sobre os dividendos.

Diniz apresentou ao ministro um estudo com propostas para simplificar o sistema tributário. Em outro ponto, empresários criticaram ideias, como a taxação de dividendos e até mesmo o momento da discussão.

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.

— O momento não é adequado para discutir reforma tributária, estamos no meio ainda de uma pandemia, as pequenas e médias empresas sofreram muito. Preferiríamos ter a reforma administrativa primeiro — disse Alfredo Cotait, presidente da Associação Comercial de São Paulo (ACSP).

Renato Fortuna, presidente da Federação Nacional das Empresas Prestadoras de Serviços de Limpeza e Conservação (Febrac), defende a desoneração da folha de pagamento.

— Nosso setor é intensivo em mão de obra, e a desoneração da folha é importante — defendeu Fortuna, cuja associação representa 42 mil empresas e 2 milhões de trabalhadores.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CÂMARA APROVA MP 1051/21, QUE CRIA O DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

Documento Eletrônico de Transporte integra o programa Gigantes do Asfalto e vai eliminar custos e burocracias no transporta de cargas



Câmara aprova MP que cria o Documento Eletrônico de Transporte

Crédito: Buonny/Divulgação

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta quinta-feira (15), a Medida Provisória 1051/21. Do deputado federal Jerônimo Goergen (PP-RS), ela cria o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de emissão exclusivamente digital. E que será obrigatório para autorizar os serviços de transporte de cargas no País. Contudo, vale ressaltar que a MP ainda deve ser votada no Senado para valer.

Seja como for, o DT-e integra o pacote de medidas do Gigantes do Asfalto. Ou seja, o programa apresentado em maio pelo governo federal. A cerimônia, inclusive, contou com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro (sem partido).

O Documento Eletrônico de Transporte visa reunir pelo menos 20 dados relacionados ao transporte de cargas. Dentre eles estão obrigações administrativas, licenças, registros e condições contratuais, sanitárias. Bem como de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento. Inclui, ainda, o valor do frete e dos seguros contratados.

Convênios com Estados e municípios

Ou seja, visa simplificar a fiscalização dos caminhões e da atividade de transporte. Ademais, a MP determina que o DT-e deve conter informações da carga, origem e destino. Assim como a forma de pagamento do frete, o valor pago ao contratado e ao subcontratado. Bem como do piso mínimo de frete aplicável para aquela operação.

A implantação do DT-e seguirá um cronograma proposto pelo governo federal. Dessa forma, convênios devem ser firmados com os Estados e municípios para incorporar as informações

relativas a esses níveis. Por exemplo, tributos e outras obrigações relacionadas ao transporte de cargas rodoviário.

Dessa forma, o DT-e dispensa o transportador e o caminhoneiro de portar a versão física desses documentos. Ou seja, tudo ficará reunido em um só arquivo digital.

Emissão do Documento Eletrônico de Transporte



A emissão do documento será de competência do governo Federal. Por isso, a concessão ou permissão deve ocorrer por meio do Ministério da Infraestrutura.

Os órgãos de fiscalização das operações de transporte terão acesso ao banco de dados, assim como a Polícia Rodoviária Federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e as polícias rodoviárias estaduais. Já os órgãos de segurança pública deverão acessar o DT-e por meio do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais e sobre Drogas (Sinesp).

Entretanto, o governo prevê que o DT-e reduza o custo do sistema de transporte, bem como elimine a burocracia e ajude a melhorar o funcionamento da logística.

Pagamento eletrônico

O MP prevê que as instituições que realizam pagamentos eletrônicos de frete participem obrigatoriamente do Pix. Assim, se a instituição descumprir os requisitos, ou não for capaz de oferecer meio de pagamento semelhante, deve encerrar esse tipo de serviço.

O motorista autônomo pode ceder um credor para receber o frete. Nesse caso, o caminhoneiro autônomo tem de notificar o contratante do serviço. Entretanto, as tarifas bancárias não estão dispensadas. Tal como outros custos da operação de pagamento.

Os valores poderão ser depositados em conta indicada pelo titular. Nesse sentido pode ser o cônjuge, companheiro ou parente até o segundo grau.

O caminhoneiro autônomo pode contratar uma pessoa jurídica para administrar os direitos relativos ao frete. Como associações ou sindicatos da categoria etc. Dessa forma, essas entidades se responsabilizam pelas obrigações fiscais e pelo recolhimento de tributos.

Contrato

O DT-e vai conter informações sobre o contrato celebrado com o transportador e sobre a indenização devida, no caso de exceder o prazo máximo de carga e descarga do veículo. Ou ainda pelo não pagamento do vale-pedágio obrigatório de forma antecipada.

A penalidade por não seguir a tabela de frete é uma indenização no valor igual ao dobro da diferença entre o valor pago e o devido.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2021

PETROBRÁS REVITALIZA SEDE NO RIO COM PLANOS DE INTEGRAÇÃO AO CIRCUITO TURÍSTICO

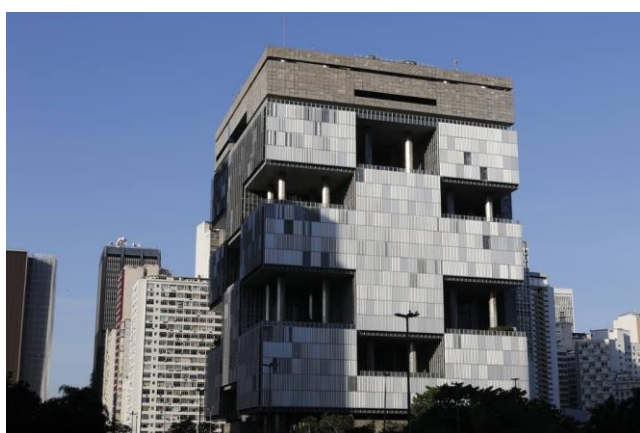
Estatal não informou o custo nem o tempo de duração da obra; projeto prevê espaço de coworking para startups e recuperação do jardim assinado por Burle Marx

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - A Petrobrás decidiu promover a primeira reforma completa de sua sede, no centro do Rio, considerado um ícone da arquitetura nacional e que virou símbolo da companhia. No pico das obras, cerca de 1.600 pessoas irão trabalhar na reforma no Edise, como é conhecido o edifício-sede da petroleira entre os funcionários.

A fase de desocupação do prédio foi concluída e a desmontagem dos ambientes internos foi iniciada esta semana. A reforma pretende transformar o local em um ambiente sustentável, com design inclusivo e smart office (escritórios inteligentes).

Após o fim da reforma, previsto para o segundo semestre de 2023, o prédio será integrado ao circuito turístico e cultural da cidade, possibilitando, por exemplo, que os pedestres façam o trajeto do bondinho de Santa Teresa à Catedral Metropolitana, passando por dentro da área do edifício, onde haverá espaços de exposições e cafeteria. No passado, o local já contou com uma cafeteria da BR Distribuidora.



Edifício-sede da Petrobrás, no centro do Rio. Foto: Fernando Frazão/Estadão

No térreo também serão montadas pequenas arenas que poderão ser utilizadas para atividades diversas pelos colaboradores. Além disso, planeja-se a criação de um espaço de coworking para receber startups. “A Petrobrás está investindo em projetos inovadores e em novas formas de trabalho para alavancar a colaboração e a experimentação de seu qualificado corpo técnico”, afirmou a empresa.

Os jardins internos e externos, projetados pelo paisagista Burle Marx, serão revitalizados, mantendo sua configuração original, tombada pela prefeitura, assegurou a estatal.

“A ideia é estreitar o relacionamento da Petrobrás com os cariocas e turistas que visitam a cidade e contribuir para a revitalização e modernização do Centro do Rio de Janeiro”, disse a companhia.

A Prefeitura do Rio vem tentando revitalizar a região com o projeto Reviver Centro, que pretende transformar o bairro tradicionalmente comercial em residencial, depois que a pandemia reduziu o número de escritórios e restaurantes no bairro.

Para os empregados, o projeto inclui a implantação do modelo de smart office, no qual a ocupação e a gestão dos escritórios serão mais eficientes por meio de soluções tecnológicas como agendamento de salas de reunião e de estações de trabalho por aplicativo. A Petrobrás informou que nas salas de reunião serão instaladas paredes escrivíveis e outros recursos que facilitem a aplicação de metodologias ágeis de planejamento.

Antes da obra o prédio comportava 5.800 empregados, o que será elevado para 7 mil. Como a companhia anunciou que adotará um sistema híbrido de trabalho após a pandemia de covid-19, a expectativa é de que 11,5 mil pessoas possam ser lotadas na sede, conforme já havia informado em janeiro deste ano.

O edifício-sede da Petrobrás levou cinco anos para ser construído, entre 1969 e 1974. O projeto foi escolhido por meio de um concurso, em nível nacional, organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, do qual participaram mais de 200 escritórios de construção civil.

Capitaneado pelo arquiteto Roberto Luis Gandolfi, o projeto vencedor se mostrou arrojado e inovador: os espaços na fachada criam interação entre as áreas internas e externas, com proteção contra o sol e o calor.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/07/2021

PIX JÁ SUPERA BOLETO, TED E DOC JUNTOS E CONQUISTA PEQUENOS COMERCIANTES

Transações entre pessoas físicas e empresas tendem a avançar nos próximos meses com adesão de redes de varejo à nova modalidade

Por Renée Pereira e Érika Motoda, O Estado de S.Paulo

Com uma cesta de doces pendurada no pescoço e um QR Code do Pix colado na frente, Gustavo Colucci Borges percorre 20 quilômetros por dia para realizar o sonho de se tornar um empresário de sucesso. Desde junho, ele vende chocolates na Avenida Paulista para arrecadar dinheiro e patrocinar posts na internet. Aos 18 anos, ele vende produtos digitais, como cursos online, no chamado boca a boca.

Para atingir mais clientes, usa o dinheiro conseguido com a venda dos chocolates para fazer posts na internet. O jovem morador de Itaquera pretende continuar vendendo doces até agosto para impulsionar os negócios nas redes. Como se trata de um trabalho temporário, ele não tem maquininha de cartão. Aceita só dinheiro e Pix, que é a transferência instantânea. Borges diz que 40% das suas vendas são feitas no Pix, com o tíquete médio de R\$ 7,50. Já quando as vendas são feitas em dinheiro, a média cai para R\$ 5.

O jovem segue uma tendência que caiu na graça do brasileiro desde o fim de 2020. Lançado em novembro, o Pix já superou o boleto bancário, o cheque e as transferências por meio de DOC, TED e TEC, em número de transações. Pelos dados do Banco Central (BC), em maio, foram feitas 649,1 milhões de transações ante 342 milhões de boleto bancário, 126 milhões de transferências tradicionais e 18 milhões, de cheques.

Quem mais sofreu com essa expansão do Pix foram as transferências feitas por meio de DOC, TED e TEC. De novembro do ano passado até maio o número de transações mensais nessas modalidades caiu 41% enquanto o Pix avançou 1.733%, segundo o BC. “A grande sacada do Pix é que tira a hegemonia do banco para processar o pagamento, aumenta o nível de concorrência e representa uma grande vantagem para o consumidor”, afirma o presidente da Trevisan Escola de Negócios, VanDick Silveira.

Para alguns especialistas, o crescimento acelerado do Pix pode ser uma ameaça tanto para bancos quanto para empresas de cartão e de maquininhas. Em tempos de juros baixos, as instituições financeiras ganham muito com as receitas de serviços, composta por tarifas pagas pelos clientes, entre elas as de DOC e TED, cuja operações estão em queda.

Hoje as operações de Pix feitas por pessoa física são isentas, mas pessoa jurídica paga uma taxa – menor do que a das transferências tradicionais. Mas isso também pode mudar dependendo do mercado. “Se alguma fintech fizer ação para isentar essas taxas como forma de atrair clientes, outros bancos podem ter de seguir o movimento, ou pelo menos reduzir as taxas”, diz Rone Charles, presidente da Landlojas – uma startup de soluções para e-commerce da Woli Ventures.

O diretor de inovação, produtos e serviços bancários da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Leandro Vilain, diz que inicialmente houve uma preocupação de que ocorresse uma migração muito forte de outros meios de pagamento para o Pix. Mas, apesar dos números do BC, ele vê como marginal a queda do volume de transações de TED (as de DOC já vinham caindo).

Segundo ele, um estudo de 2014 mostrava que 38% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro era de transações em dinheiro. Esse trabalho foi reforçado por outro que mostra que 40% dos gastos das famílias brasileiras são em espécie. “Isso me faz concluir que o Pix ocupou o espaço das transações em espécie, o que é uma boa notícia, pois melhora a arrecadação de impostos e reduz custos para o consumidor.”

Segundo os dados do BC, 79% das transações de Pix são feitas entre pessoas físicas. E a maior parte tem idade entre 20 e 29 anos, como ocorre na banca da Ana Lucia Pereira da Silva, de 52 anos, que vende vários tipos de gorros. Ela adotou o Pix exatamente para atender a “garotada” que está sempre com o celular na mão e correndo. Assim, não perde a venda.

As transações entre pessoas físicas e empresas ainda são baixas, mas tendem a avançar bastante nos próximos meses com a adesão de redes de varejo. A comerciante Fernanda Baraldi, que tem um show room de flores artificiais na Lapa e um box no Ceagesp, conta que adotou o Pix no começo do ano, mas só agora está divulgando mais e incentivando os clientes a pagarem de forma instantânea.

“Temos priorizado essas transferências pelo fato de não ter taxa (das máquinas de cartão) e o dinheiro cair na hora. Damos descontos que variam de 5% a 10% para pagamento nessa modalidade”, diz ela, destacando que o Pix representa cerca de 15% dos pagamentos da loja. Ela conta que, no passado, tinha conta em vários bancos para que os clientes pudessem fazer transferência, sem taxa. “Mas fomos diminuindo as contas nos bancos e sentimos uma certa resistência dos clientes em fazer transferência. Com isso, a maioria foi preferindo pagar com cartão.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/07/2021

ECONÔMICO
Valor

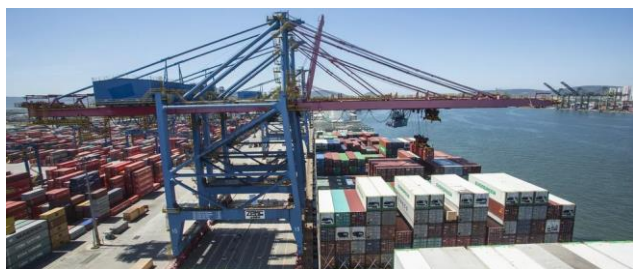
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL TEM SUPERÁVIT COMERCIAL DE US\$ 2,04 BI NA TERCEIRA SEMANA DE JULHO

Por Valor — São Paulo

A balança comercial registrou superávit de US\$ 2,04 bilhões na terceira semana de julho, informou a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. O valor resulta de exportações de US\$ 6,27 bilhões e importações de US\$ 4,24 bilhões no período. No ano, o saldo comercial está positivo em US\$ 41,8 bilhões.



(20,7%)

— Foto: Reprodução

A média diária de exportações no mês, até a terceira semana subiu 43,6% sobre igual mês do ano passado para US\$ 1,21 bi. A indústria extrativa segue na liderança dos embarques, com alta de 69,7% no período, seguida pela indústria de transformação (42,2%) e agropecuária

Já as importações cresceram 54% pelo critério de média diária no acumulado de julho, até a terceira semana, para US\$ 790,8 milhões, se comparadas a julho do ano passado. O avanço das importações também foi liderado pela indústria extrativa (121,8%), seguida da indústria de transformação (52%) e agropecuária (33,5%).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/07/2021

THYSSENKRUPP CRIA CENTRO DE GLOBAL DE ENGENHARIA PARA MINERAÇÃO NO BRASIL

Diretor técnico diz que cerca de 80% da produção de minério de ferro no país passa por equipamentos e tecnologias da companhia alemã

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo



Foto : Ralph Orlowski/Bloomberg

Como grande produtor mundial de minério de ferro e outras commodities minerais, o Brasil foi escolhido pela direção global do grupo alemão Thyssenkrupp para ser um centro global de excelência em engenharia para equipamentos e tecnologias de mineração fora da Alemanha. O outro está localizado na Índia.

A decisão foi tomada no fim de 2020 e o centro foi instalado recentemente com equipe de 100 profissionais com elevada formação técnica. Vinculado à unidade Plant Technology (unidade de negócios), conta com profissionais no escritório de Belo Horizonte e nos Centros de Serviços em mineração localizados em Santa Luzia (MG) e Parauapebas (PA), próximo ao polo mineral de Carajás.

Leonardo Pena, diretor técnico do Centro de Competência Global de Engenharia da unidade Plant Technology da Thyssenkrupp na América do Sul, diz que a indústria 4.0 e a digitalização é tendência crescente no mundo. “Isso, hoje, é uma realidade nas operações das mineradoras”.

Conforme o executivo, cerca de 80% da produção de minério de ferro no Brasil passa por equipamentos e tecnologias da companhia alemã. “Podemos oferecer níveis diferentes de digitalização para os clientes, que buscam cada vez mais eficiência, performance e redução de custos”, afirma.

O Brasil é o segundo maior produtor mundial de minério de ferro, atrás da Austrália. Atualmente, são três grandes mineradoras: Vale, CSN Mineração e Anglo American. Outros projetos de porte estão em fase de desenvolvimento na Bahia e Minas Gerais.

O executivo informa, sem revelar nomes de clientes, que acaba de desenvolver no Brasil recuperadoras empilhadeiras de granéis sólidos (como minério de ferro, carvão, caulim e grãos). Chamada de BWSR Autônoma, a máquina tem sistema com algoritmos avançados, sensores a laser, GPS e radares integrados.

Conforme Pena, traz eficiência operacional, menor consumo de energia e segurança e saúde na mina. Os radares e sensores permitem reconhecer o material a ser movimentado. “O operador emite uma ordem de serviço e ela executa”. Informa que é a primeira máquina desse tipo desenvolvida no Brasil e a primeira a sair de fábrica 100% automatizada.

O executivo diz que a Thyssenkrupp desenvolve outras tecnologias. Um exemplo é o sistema de carregamento de vagões (TLO híbrido, com inteligência artificial) com o trem em movimento, 100% automatizado e que faz 16 mil toneladas por hora. Segundo a empresa, a inovação, que obteve patente no Brasil recentemente, será aplicada em uma operação de mineração na região Norte. “Com os recursos da automação e digitalização é possível eliminar perdas de produção”, afirma Pena.

A inteligência artificial, afirma, hoje já está presente da mina ao porto. E isso pode ser feito com a instalação de novos equipamentos ou modernização e repotenciação de instalações. Segundo ele, cada vez mais os computadores ganham espaço e assumem funções de antigos PLCs nas máquinas.

Recentemente, a Vale divulgou que estava iniciando a **operação de caminhões autônomos** em sua mina de ferro em Carajás.



O grupo Thyssenkrupp gerou vendas de 29 bilhões em 60 países no ano fiscal de 2019/2020, encerrado em 30 de setembro. Na América do Sul, onde emprega cerca de 4 mil pessoas nos segmentos automotivo, mineração, química e defesa naval, a receita foi equivalente a R\$ 3 bilhões (o grupo perdeu no Brasil a divisão elevadores — vendida globalmente em 2020).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2021

RUMO PODERÁ CONSTRUIR FERROVIA NO MT COM PROJETO ESTADUAL; OBRA DEVE CUSTAR R\$ 12 BILHÕES

MT quer fazer ferrovia de 730 km ligando Rondonópolis até Cuiabá e Lucas do Rio Verde; projeto será feito via regime de autorização, sem licitação

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O projeto da Rumo, do grupo Cosan, de expandir sua atuação no Mato Grosso poderá sair do papel por meio de um projeto estadual, lançado nesta tarde. O Estado acaba de abrir um chamamento público para a construção de uma ferrovia conectando Rondonópolis à capital Cuiabá e a Lucas do Rio Verde, no Norte do Estado.

O principal - e provavelmente único - interessado é a Rumo, que hoje já opera uma malha ferroviária federal que vai de Rondonópolis (MT) até o Porto de Santos — por meio das ferrovias federais Malha Norte e Malha Paulista.

A ampliação da malha até Lucas do Rio Verde passou a ser a prioridade da Rumo desde maio de 2020, quando foi aprovada a renovação antecipada da Malha Paulista. A companhia vinha negociando essa extensão com o governo federal. No entanto, havia ainda entraves sobre a melhor forma de realizar o empreendimento. A Rumo propôs um aditivo a seu contrato de concessão da Malha Norte — os investimentos seriam realizados em troca da prorrogação do prazo. Porém, o governo resistiu a essa opção, já que seria um empreendimento grande sem licitação.

Agora, abre-se uma nova opção para concretizar o plano, por meio do governo do Estado. O Mato Grosso vem preparando o projeto há alguns meses. No início deste ano, foi aprovada uma lei que autoriza o Estado a construir e explorar ferrovias no regime de autorização - sem necessidade de licitação. É com base nessa lei que o novo projeto se baseia.

A nova ferrovia do Mato Grosso - que deverá custar R\$ 12 bilhões e ter um prazo de construção de cerca de sete anos - será feita em regime de autorização. Ou seja, não haverá licitação para a contratação de concessão, como é feito no governo federal. O novo operador assumirá totalmente os riscos de construção e operação, sem participação do Estado.

A Rumo já protocolou seu projeto. Com o chamamento público, publicado hoje, eventuais outros proponentes poderão apresentar seus projetos em até 45 dias.

Há, porém, uma série de requisitos para interessados: é preciso ter experiência com operação ferroviária; patrimônio ou capital social de, no mínimo, R\$ 1,2 bilhão; um projeto adequado para a ferrovia; e carta de instituição financeira para financiamento da obra. Além disso, caso haja alguma outra oferta, o critério de escolha será feita com base em quesitos como o menor prazo para implantação, a capacidade de movimentação e maior cobertura do território estadual.

Ao todo, a ferrovia deverá ter 730 km de extensão, pátios a cada 25 km, 2km em túneis e 68 pontes e viadutos. Os trens trafegarão a uma velocidade média de 80 km/h. Estão previstos 232 milhões de metros cúbicos de terraplanagem.

Pelo trajeto proposto, a ferrovia sairá de Rondonópolis e terá dois ramais: um até Cuiabá e outro até Lucas do Rio Verde (no Norte do Estado, passando por Nova Mutum).

O governador, Mauro Mendes, destacou que o Estado tem “toda a segurança jurídica sobre o lançamento dessa iniciativa”.

Em relação ao licenciamento ambiental, que é um dos pontos mais sensíveis do empreendimento, ele ressaltou o apoio de senadores federais do Estado, que, segundo ele, conseguiram junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama) a transferência da responsabilidade do licenciamento ambiental do âmbito federal para o órgão estadual. Uma vez que as licenças saíram, o operador terá seis meses para iniciar a obra.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2021

ETANOL BRASILEIRO POLUI MENOS DO QUE SE PENSAVA, DIZ ESTUDO

Pesquisadores desenvolveram cálculo de emissões de carbono equivalente que considera características próprias do solo dos canaviais do Centro-Sul

Por José Florentino, Valor — São Paulo

O etanol brasileiro produzido a partir de cana-de-açúcar é ainda mais sustentável do que se imaginava, segundo um estudo coordenado pelo Centro Nacional de Pesquisa em Energia e Materiais. Pesquisadores do CNPEM, em parceria com o Instituto Agrônomo de Campinas (IAC), desenvolveram um novo modelo de cálculo do chamado carbono equivalente que considera características próprias do solo dos canaviais do país.

Hoje, para o cálculo das emissões de carbono equivalente, utiliza-se o padrão proposto pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC). Esse modelo baseia-se em dados coletados em solos de clima temperado, diz o pesquisador João Carvalho, do CNPEM. “Já houve muito debate sobre o fato de os solos tropicais emitirem menos do que os de clima temperado”, disse ele ao Valor.

Carvalho e outros pesquisadores organizaram mais de uma década de informações de diferentes fontes para criar o cálculo que considera as diferenças de solo. O trabalho, revisado por pares, foi publicado na revista “Renewable & Sustainable Energy Review”.

Para o cálculo, os cientistas brasileiros consideraram um novo fator de emissão de óxido nitroso (N₂O). Pouco citado quando se fala em gases de efeito estufa, o poluente é 300 vezes mais nocivo à atmosfera que o dióxido de carbono. Mesmo com emissões em volume reduzido, o N₂O responde por cerca de 50% da pegada de carbono do etanol, diz Carvalho.

Para comparar os dois modelos de cálculo, os pesquisadores consideraram uma usina da região Centro-Sul do Brasil com capacidade de processar 4 milhões de toneladas de cana por ano. No padrão do IPCC, a usina emitiria 176,5 milhões de toneladas de CO₂ equivalente. Já o modelo do CNPEM resultaria em emissões de 145,2 milhões de toneladas, o que representa uma redução de 19% entre um padrão e outro.

O uso do etanol para substituir a gasolina diminuiria em 73,3% as emissões de carbono equivalente por ano, de acordo com o padrão do IPCC, ou 78,1%, quando considerado o modelo dos cientistas brasileiros. Isso geraria US\$ 320 mil adicionais em Créditos de Descarbonização (CBIOS) para uma usina desse porte.

Carvalho acredita que o novo modelo daria impulso adicional ao mercado de CBIOS, que integra o programa Renovabio, de redução das emissões. “Até pouco tempo atrás, uma pessoa nos perguntaria ‘o que eu ganho com isso? Estou gastando mais dinheiro para ter essa sustentabilidade, e meu negócio é econômico’. Agora, ela tem um adicional que paga essa conta”, destaca o pesquisador.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2021

MERCOSUL E UE DETALHAM CRONOGRAMA DE REDUÇÃO DE TARIFAS NO COMÉRCIO ENTRE OS BLOCOS

Redução tarifária deve beneficiar café solúvel brasileiro, que deixa de pagar 9% após 4 anos
Por Assis Moreira, Valor — Genebra

O Brasil abrirá uma cota de importação anual de 32 mil veículos da Europa com tarifa de 17,5%, ou seja metade da alíquota normal, por sete anos, a partir do momento em que o acordo Mercosul-União Europeia (UE) entrar em vigor.

Depois dos sete anos com cota, começará a desgravação (mecanismo de redução) da tarifa até chegar a zero nos oito anos seguintes nesse setor. A área automotiva é considerada uma dos mais importantes no acordo.

Por sua vez, o café solúvel brasileiro, que é muito exportado para a Europa, terá acesso sem tarifa nos 27 países da UE quatro anos depois da entrada em vigor do acordo birregional. A tarifa atualmente é de 9%, muito alta para os padrões europeus. E, com sua eliminação, o produto brasileiro com valor agregado poderá ganhar mercado.

Essas informações foram detalhadas na sexta-feira, pela primeira vez, ao mesmo tempo pelos países do Mercosul e pela União Europeia, com a publicação dos cronogramas de redução tarifária e dos compromissos em matéria de serviços e compras públicas pelo acordo birregional.

O objetivo claramente é de buscar algum “movimento” e que não pareça que o acordo está paralisado, apesar da resistência de alguns Estados-membros europeus que se dizem inquietos com os problemas ambientais no Brasil.

A União Europeia e o Mercosul querem mostrar que há enormes oportunidades de negócios no acordo birregional e que não podem ser perdidas. O exemplo do ganho para os produtores de veículos europeus ilustra isso. A liberalização no Mercosul será em 15 anos no total. Nos primeiros sete anos, o bloco dará cota para entrada de 50 mil veículos europeus com uma vantagem preferencial de 50%. Ou seja, o carro europeu (dentro da cota) será submetido à alíquota de 17,5%, enquanto o carro dos EUA ou do Japão vai continuar pagando 35% .

Essa cota de 50 mil foi distribuída entre os países do Mercosul de acordo com o comércio histórico. É por isso que a cota brasileira é maior, de 32 mil veículos. A Argentina dará cota de 15,5 mil, o Uruguai, de 1.750, e o Paraguai, de 750 veículos. As importações fora da cota continuarão com tarifa de 35%, até que comece a desgravação.

De outro lado, a cota de 99 mil toneladas para exportação de carne bovina do Mercosul para a UE é conhecida. O que é menos é o ganho para produtos já bastante comercializados, como o café solúvel para o Brasil, e que portanto tendem a aumentar mais seu faturamento.

Além disso, o potencial é significativo para frutas brasileiras, um nicho do comércio internacional que tem um dos maiores potenciais de crescimento. Para uva de mesa procedente do Mercosul, por exemplo, a eliminação da tarifa na UE será imediata.

Acordo significa troca recíproca, queda de tarifas para as empresas de cada bloco. Por isso, uma coalizão de 13 importantes associações industriais da Europa recentemente levantou a voz conclamando os governos europeus a uma ratificação rápida do acordo comercial com o Mercosul. As associações alertaram que um fiasco na ratificação do acordo deixaria a UE e o Mercosul “com menos instrumentos para construir confiança mútua e cooperar para enfrentar o maior desafio do nosso tempo”. E que a não ratificação levará Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, os sócios do Mercosul, a continuar ou mesmo a expandir seu comércio com outros parceiros com padrões ambientais e trabalhistas substancialmente mais baixos. A manifestação ilustra o temor de a Europa perder mais negócios em proveito da China na região.

Em comunicado, o Itamaraty diz que, em razão do interesse público nas negociações concluídas entre o Mercosul e a União Europeia, os dois lados decidiram publicar os cronogramas de liberalização recíproca.

Ressalva que os documentos não são definitivos e poderão sofrer modificações adicionais em decorrência do processo de revisão formal e jurídica, ainda em andamento. O acordo será vinculante para as partes, conforme o direito internacional, somente após a conclusão dos procedimentos legais internos necessários para a entrada em vigor.

Na prática, um movimento pode ser esperado do lado da EU depois da eleição presidencial francesa do ano que vem.

Os detalhes da desgravação estão na página do Ministério das Relações Exteriores

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2021

TAXA GLOBAL ATINGE POUCAS MULTINACIONAIS

Acordo tributário será menos ambicioso do que o esperado, indicam informações preliminares

Por Assis Moreira — De Genebra

As novas regras globais de tributação de multinacionais, previstas para serem concluídas em outubro, vão taxar número modesto de empresas. O novo acordo será importante, mas sem a ambição até agora exibida por certos governos, conforme o Valor apurou.

A taxa de imposição efetiva mínima de “pelo menos 15%” sobre multinacionais com receita global acima de € 750 milhões afetará entre 2,3 mil e 2,5 mil empresas, segundo fonte próxima das negociações, que ocorrem na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Detalhes técnicos continuam em discussão. Outra fonte diz que os grupos atingidos serão “menos de 10 mil”. Em 2011, a economia global tinha 80 mil multinacionais (sem contar o número de subsidiárias), segundo estimativa da Agência das Nações para o Comércio e Desenvolvimento (Unctad), que não foi mais atualizada.

Outro pilar do acordo tributário global foca nas maiores multinacionais e com superlucros. Pelo conceito usado no acordo, trata-se de companhias com receita mundial superior a € 20 bilhões por ano e rentabilidade (lucro dividido pelo faturamento) superior a 10%.

Essa regra deve atingir as 100 maiores multinacionais inicialmente. O mecanismo prevê redistribuição de uma parte dos lucros para tributação nos mercados onde estão os consumidores. Os países beneficiários serão aqueles onde essas multinacionais faturam pelo menos € 1 milhão por ano.

Sete anos depois do acordo, se essa regra for implementada com sucesso, a cifra de faturamento será reduzida para € 10 bilhões, aumentando o número de multinacionais envolvidas.

A parte do lucro atribuído às chamadas “jurisdições de mercado” continua em negociação. Uma proposta original era de o “lucro residual” (superior a 10% da rentabilidade de vendas) para redistribuição ser de 20%. Nas negociações na OCDE, para que 130 países aceitassem apoiar os parâmetros do acordo, países desenvolvidos aceitaram que a cifra poderia chegar a 30% para atender a demanda dos emergentes. Uma semana depois, na reunião de ministros de Finanças do G-20, na Itália, a França já mencionava 25%.

Os percentuais fazem evidente diferença. As 100 maiores multinacionais registraram vendas totais de US\$ 9,5 trilhões em 2020, segundo levantamento da Unctad. Mas companhias de exploração de recursos naturais (mineração, petróleo e gás), que faturaram US\$ 2,576 trilhões, não serão

atingidas pela taxaço mínima. A exclusão se explica porque essas empresas já pagariam fortes taxas locais.

Também o setor de serviços financeiros ficará de fora das novas regras de taxaço. O argumento    que a regula  o bancária força os bancos a serem capitalizados separadamente em cada jurisdi  o, de forma que declaram lucros e pagam impostos no país onde operam.

Certo mesmo    que as grandes companhias digitais, campe  as da otimiza  o fiscal e, portanto, de pouco pagamento de impostos, vão ser submetidas a essa "taxa mais justa", na expressão de negociadores. Três delas estão entre as 100 maiores da lista da Unctad: Amazon, com faturamento de US\$ 386 bilhões em 2020; Apple com US\$ 274,5 bilhões; e Alphabet / Google, com US\$ 182,5 bilhões. Facebook, com US\$ 70,7 bilhões de receita, também não tem como escapar da lista da OCDE.

As negocia  es v  o prosseguir, com a expectativa de um acordo na reunião de ministros de finanças do G20 em 14 e 15 de outubro em Washington.

Total de 36% dos lucros das multinacionais, representando várias centenas de bilhões de dólares, foi transferido para paraísos fiscais entre 2015 e 2017, em busca de taxaço menor, segundo diferentes estudos. Isso reduziu bastante a receita do Imposto de Renda corporativo. Após a cria  o de um imposto mínimo global, as empresas ainda serão capazes de transferir os lucros, mas seu benefício fiscal será muito menor.

Os países desenvolvidos v  o ganhar a parte do leão com as novas regras, porque os direitos de tributar primeiro recaem sobre o país sede da multinacional. A expectativa    de que as empresas reduzam o uso de paraísos fiscais e deixem os lucros para serem tributados também por outros países.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VTMIS DO PORTO DE VITÓRIA MOSTRA BALANÇO POSITIVO NO SEMESTRE

Da Reda  o PORTOS E LOGÍSTICA 18 Julho 2021



O sistema de controle e fiscaliza  o da navega  o do Porto de Vitória apresenta o balanço do primeiro semestre sem registrar nenhum acidente na sua zona de cobertura, composta pela área de fundeio, canal de navega  o, bacia de giro e terminais portuários.

No período de janeiro a junho deste ano, o sistema registrou aumento de 12,5% no total de embarca  es atracadas no porto: foram 1.168 navios, contra 976 no mesmo período do ano passado.

Serviços aliados

Os dados consolidados pela Coordena  o de VTS Vitória registraram quatro incidentes no último trimestre (abril, maio e junho) e sete no semestre. Foram chamadas de pedidos de socorro e assistência, ocasião em que o Centro de Controle Operacional aciona os serviços aliados.

“A salvaguarda da vida humana é prioridade no mar. O VTMS é fundamental para atendimento às embarcações, a vigilância do mar territorial na área de responsabilidade e sinalização náutica”, explica o coordenador Agostinho Sobral.

Segurança

Desde o início da operação do sistema, em setembro de 2017, não ocorreu nenhum acidente de navegação na área de cobertura do VTMS do Porto de Vitória. O resultado é atribuído à ostensiva fiscalização 24h e utilização de equipamentos de última geração, como radares, câmeras, inclusive de infravermelho e em 3D, dentre outros.

A implantação do sistema vem contribuindo, ao longo desses anos, para a redução no número de descumprimento de normas e procedimentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2021

DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO EM ILHÉUS TERÁ INÍCIO EM AGOSTO

Por Michele Rangel PORTOS E LOGÍSTICA 18 Julho 2021



A obra a ser realizada no Porto de Ilhéus tem por objetivo retirar cerca de 375 mil metros cúbicos de sedimentos depositados no canal de acesso e bacia de manobra. A operação está estimada em R\$ 16 milhões, com início previsto para final de agosto.

O contrato foi assinado no último em 7 de julho com a DTA Engenharia Portuária e Ambiental Ltda. O projeto, autorizado pelo Ibama e Capitania dos Portos, será executado preservando a conformidade do projeto histórico da unidade portuária.

“O objetivo é garantir a acessibilidade dos navios que operam neste porto com mais segurança. É uma medida de gestão de curto prazo, de modo a permitir ao Porto de Ilhéus recuperar o protagonismo na região, alcançando um novo patamar de competitividade em relação aos portos de outros estados”, explica o diretor-presidente da Codeba, Carlos Autran Amaral.

A obra visa restabelecer a profundidade original de 10 metros.

O prazo estimado para a execução é de quatro a cinco meses. Após a finalização dessa dragagem de manutenção, o Porto de Ilhéus irá retomar operações com navios de maior capacidade (da ordem de 60 mil toneladas), trazendo novas perspectivas para a logística portuária da região, bem como beneficiando a movimentação dos navios de cruzeiro, em visita à Costa do Cacau, no Sul da Bahia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2021

ANTAQ AUTORIZA OPERAÇÃO DE EBNS E REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA AMAZÔNIA

Da Redação NAVEGAÇÃO 18 Julho 2021

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) expediu instrumento de outorga de autorização para as seguintes empresas operarem, como Empresa Brasileira de Navegação – EBN. São elas:

- A. F. Oliveira Navegação Eireli, com sede em Manaus (AM), para operar com a finalidade específica de pré-registro de embarcação em construção em estaleiro brasileiro no Registro Especial Brasileiro (REB), sem direito de afretamento de embarcação. (Acórdão nº 388-Antaq);

- Lacet Navegação Fluvial Ltda., com sede em Manaus (AM), para operar na prestação de serviços de transporte misto, na navegação interior de percurso longitudinal, em município localizado ao longo da fronteira terrestre, na Região Hidrográfica Amazônica, entre os municípios de Manaus (AM) e São Gabriel da Cachoeira (AM). (Acórdão nº 372-Antaq);

- Ramos Navegação Eireli, sediada em Santarém (PA), para operar na prestação de serviços de transporte na navegação de apoio portuário, exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 HP. (Acórdão nº 371-Antaq); e

- João Pinto Andrade (empresário individual), com sede em Terra Santa (PA), para operar na prestação de serviços de transporte misto, na navegação interior de percurso longitudinal interestadual, na Região Hidrográfica Amazônica, entre os municípios de Faro (PA), Nhamundá (AM) e Santarém (PA). (Deliberação nº 170).

Além delas, a Agência ainda autorizou o registro de instalação de apoio ao transporte aquaviário para a empresa DP SABINO EPP, com sede em Tonantins (AM). (Acórdão nº 398-Antaq).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2021

REGRAS PARA ANTECIPAÇÃO DE RECEITAS TARIFÁRIAS E DE ARRENDAMENTOS A PARTIR DE AGOSTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Julho 2021

Resolução 48/2021 da Antaq prevê que administração do porto organizado poderá negociar antecipação de receitas de tarifas junto aos usuários para realização de investimentos imediatos em infraestrutura.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, na última quinta-feira (15), a norma que regulamenta os procedimentos para a comunicação, instrução processual, análise e aprovação das antecipações de receitas tarifárias e de receitas a título de valor de arrendamento. A resolução 48/2021, que entra em vigor no próximo dia 2 de agosto, estabelece que a administração do porto organizado poderá negociar um valor total de antecipação de receitas de tarifas junto aos seus usuários para fins de realização de investimentos imediatos na infraestrutura custeada pela tarifa.

A Antaq considera como elementos de custos e os produtos abrangidos pelos itens tarifados aqueles apresentados na estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias, bem como os listados nas normas de aplicação aprovadas de cada administração portuária, ou ainda os informados como custos diretos da atividade portuária nos processos de revisões tarifárias ou nas prestações de contas previstas pelo manual de contas das autoridades portuárias.

Um dos artigos prevê que a administração do porto poderá negociar a antecipação de receitas a título de valor de arrendamento para fins de realização de investimentos imediatos na infraestrutura comum do porto organizado. A antecipação de receitas prevista na resolução poderá ocorrer perante inexistência de prejuízo ao equilíbrio das contas da administração portuária nos três anos subsequentes à operação, limitando-se a 20% da receita operacional bruta prevista para os 10 anos civis seguintes à operação.

Caso esses requisitos não sejam atendidos, a administração portuária deverá demonstrar a evolução do equilíbrio das contas para justificar a operação, indicando melhoria para os períodos subsequentes à operação de antecipação de receitas. A antecipação de receitas de contratos de valor de arrendamento deve observar o prazo máximo do contrato firmado com a instalação portuária.

A norma não considera como custos ou investimentos a serem abrangidos pela antecipação de receitas as despesas de capital já previstas no orçamento de investimentos da União, com despesa



já empenhada e as despesas com obras viabilizadas com recursos próprios da administração portuária e com despesa já empenhada. “A antecipação de receita deve ser adequadamente estimada pela respectiva autoridade portuária, a partir de uma projeção justificada de receitas portuárias”, determina a resolução. O valor unitário da tarifa a ser considerado nos contratos de antecipação de receitas será autorizado e homologado pela Antaq para a autoridade portuária após processo de reajuste ou revisão tarifária, vigente na data de assinatura do contrato, sem descontos ou abatimentos.

A antecipação de receitas deve ser pactuada por meio de contratos de antecipação de receitas, sendo comunicada à agência com antecedência mínima de 30 dias antes de ser efetivada. A resolução prevê que tal antecipação poderá ser suspensa cautelarmente pela Antaq em até 20 dias após a comunicação, a fim de obter esclarecimentos dos agentes regulados envolvidos ou em caso de qualquer indício que a operação deva ser proibida. Após a suspensão prévia, essa antecipação poderá ser proibida definitivamente pela agência, se não estiverem presentes as condições indicadas na resolução, se a medida for considerada incompatível com as políticas públicas do setor portuário, ou se comprovadas irregularidades ou vícios no processo de antecipação. As decisões das matérias competem à superintendência de regulação da agência (SRG).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006