

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 030/2021
Data: 18/02/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS PEDE REAJUSTE E REVISÃO DE TARIFAS NA ANTAQ	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
ANTAQ ALTERA PRAZO PARA ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES ÀS CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE LICITAÇÃO EM SUAPE (PE) E FORTALEZA	5
ANTAQ COMPLETA 19 ANOS DE INSTALAÇÃO.....	5
PORTAL PORTO GENTE	7
PRÉ-SAL: TECNOLOGIA PROMETE ECONOMIA MILIONÁRIA NA EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO	7
REFORMA PORTUÁRIA SOB ALERTA.....	8
MONETIMES	9
RUMO: BANCO SAFRA DEIXA BALANÇO FRACO DE LADO E Foca NO POTENCIAL DE VALORIZAÇÃO ATRATIVO DA AÇÃO	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	13
NOVAS TECNOLOGIAS FACILITAM AS IMPORTAÇÕES NO BRASIL	13
ESPECIALISTAS RESSALTAM IMPORTÂNCIA DA CONCESSÃO DA CODESA COMO MODELO PARA LEILÕES	15
FALTOU INVESTIMENTO DO GOVERNO NOS PORTOS DO ARCO NORTE, DIZ BENEDITO ROSA	16
DIÁRIO DOP LITORAL P SP	17
ISTOÉ - DINHEIRO	18
PEC EMERGENCIAL PAUTADA NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ PACHECO; RELATÓRIO SAI ATÉ DIA 22.....	18
“O BRASIL TEM TUDO PARA SER CELEIRO E ALIMENTADOR DO MUNDO”, DIZ CEO DA AGRIBRASIL	18
TRIBUNA DO NORTE.....	20
GOVERNO VAI REVER ESTUDOS PARA MELHORAR LICENCIAMENTOS	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
PETROBRAS ELEVA PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E DIESEL SOBE 15%	21
ATUALIZADA ÀS 10H20, COM INFORMAÇÕES DA PETROBRAS	21
DECLARAÇÃO DE ROBERTO CASTELLO BRANCO SOBRE CAMINHONEIROS TERÁ “CONSEQUÊNCIA”, DIZ BOLSONARO	22
JORNAL O GLOBO – RJ	23
STF DECIDE QUE TELES NÃO PRECISAM PAGAR POR USO DE ÁREAS PÚBLICAS PARA INSTALAR ANTENAS	23
AUXÍLIO EMERGENCIAL: NOVA RODADA DO BENEFÍCIO DEVE SER VOLTADA A FAMÍLIAS COM RENDA DE ATÉ R\$ 600 POR PESSOA	24
GOVERNO REDUZ TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE BICICLETAS E A IGUALA A DE PAÍSES DO MERCOSUL.....	25
PREFEITURA DO RIO PREPARA LINHAS DE MICROCRÉDITO EM PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	27
BRASIL QUER CORTE DE PELO MENOS 20% NA TAXA DO MERCOSUL A PARTIR DESTES ANOS	27
FUNCIONÁRIOS DA FORD NA BAHIA TAMBÉM RETOMAM TRABALHO PARCIAL NA SEGUNDA-FEIRA	28
PESQUISA APONTA QUE INVESTIMENTO EM ENERGIA SOLAR E EÓLICA DEVE GERAR 1,2 MILHÃO DE NOVOS EMPREGOS.....	29
VALOR ECONÔMICO (SP)	30
BRASIL E ARGENTINA NEGOCIAM CORTE DE 20% NAS TARIFAS DE IMPORTAÇÃO DO MERCOSUL	30
FILA DE CAMINHÕES CONTINUA NO ACESSO AO PORTO DE MIRITUBA (PA).....	32
COM FILAS NOS PORTOS, ANEC REDUZ EXPECTATIVA DE EMBARQUE DE SOJA EM FEVEREIRO	32
GOVERNO BUSCA PATROCÍNIO PARA REVITALIZAR BACIAS HIDROGRÁFICAS EM TROCA DE CRÉDITOS DE CARBONO.....	33
AGÊNCIA BRASIL - DF	34
BOLSONARO DIZ QUE IMPOSTOS FEDERAIS SOBRE GÁS E DIESEL SERÃO ZERADOS.....	34
PORTAL PORTOS E NAVIOS	35
MODELO AUSTRALIANO DE GESTÃO VISTO COM CAUTELA	35
MARCO REGULATÓRIO DAS FERROVIAS DEVE SER VOTADO EM BREVE, ACREDITA RELATOR	37
SUPORT-ES ALERTA QUE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA RESULTARÁ EM PERDAS DE POSTOS DE TRABALHO.....	40
ESPECIALISTAS DEFENDEM QUE MODELO PARA CODESA OPTE POR PRIVATIZAR O PORTO DE BARRA DO RIACHO	40
COBRANÇA DE ISS SOBRE ARMAZENAGEM PROMETE NOVOS CAPÍTULOS.....	42
CODEBA ABRE LICITAÇÃO PARA OBRA DE DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS.....	43
PORTO DE PARANAGUÁ TEM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ÁREA PAR50 NESTA SEXTA-FEIRA.....	43
ABERTA MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PARA ESTUDOS DO PROJETO DE RELICITAÇÃO DA MALHA OESTE	43
NAVIO DE 13,1 MIL TEUS DA MAERSK PERDE CENTENAS DE CONTÊINERES NO MAR NO PACÍFICO	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 030/2021
Página 3 de 46
Data: 12/02/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“DEMANDA NA INDÚSTRIA NAVAL EXISTE, MAS É DOMINADA PELOS PAÍSES ASIÁTICOS”, DIZ CONSULTOR.....	45
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	46
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	46



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS PEDE REAJUSTE E REVISÃO DE TARIFAS NA ANTAQ

Pedido foi encaminhado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Decisão também passa por ministérios

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contenid/policy:1.143872:1613666384/Operacao-de-conteiner-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=22092ad&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contenid/policy:1.143872:1613666384/Operacao-de-conteiner-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=22092ad&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Operação de contêineres no Porto de Santos (Foto: Carlos Nogueira/AT)

(Antaq), o órgão regulador do setor. O requerimento também tem como objetivo garantir a adequação aos novos padrões estabelecidos pela Antaq.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) protocolou um pedido de reajuste e revisão de suas tarifas na Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Em 2019, a agência publicou uma norma que padroniza as estruturas tarifárias de todos os portos públicos. Entre outros detalhes, ela prevê que as autoridades portuárias devem propor uma migração tarifária para o novo modelo normatizado, o que causa, na maioria dos casos, uma revisão das tarifas.

As tarifas do Porto de Santos foram reajustadas pela última vez em 2018. Na ocasião, a então Companhia Docas do Estado de São Paulo (antiga denominação da Autoridade Portuária de Santos) pediu autorização para aumentar as taxas em 54,4%, Mas o índice aprovado pela Antaq foi de apenas 16,67%.

Nesse episódio, para justificar o pedido, a companhia apontou a necessidade da realização de investimentos nas infraestruturas aquaviária, terrestre e administrativa do complexo marítimo santista, no gerenciamento ambiental e no sistema de monitoramento do VTMS (Vessel Traffic Management Information System), o Sistema de Gestão da Informação do Tráfego Aquaviário, programa que irá supervisionar a circulação de navios no complexo marítimo, mas que nunca virou realidade.

Segundo a Antaq, o atual pedido da APS passará por análise técnica e jurídica para posterior deliberação da diretoria colegiada do órgão. Em seguida, a decisão ainda será objeto de avaliação dos ministérios da Infraestrutura (pasta à qual os portos públicos estão subordinados) e da Economia.

O índice do reajuste tarifário proposto pela Autoridade Portuária de Santos não foi divulgado pela Antaq. "As informações encaminhadas à Agência referentes aos pedidos de reajuste, revisão e migração são tratadas em regime de sigilo empresarial, tendo apenas seus resultados disponibilizados ao final do processo de deliberação colegiada, seguindo o rito estabelecido na Lei nº 10.233/2001", destacou o órgão federal.

Autoridade Portuária

Questionada sobre o reajuste que propôs aplicar nas tarifas do cais santista, a APS informou, em nota, "que vem trabalhando na adequação da estrutura tarifária do Porto de Santos de acordo com o

modelo determinado pela Resolução Normativa Antaq nº 32, a exemplo das demais administrações portuárias”.

Conforme essa resolução, a Antaq concede os reajustes “em função do desempenho econômico financeiro da autoridade portuária nos últimos três anos e das projeções para o próximo triênio”.

Ainda de acordo com a APS, as atuais tarifas estão em vigor desde 13 de junho de 2018. O reajuste de 16,76% aplicado nessa data refletiu “basicamente a inflação desde o reajuste anterior”, informou a estatal.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura respondeu, em nota, que a questão é de competência da Autoridade Portuária de Santos.

Processo

O pedido de revisão e reajuste tarifário do Porto de Santos, apresentado pela Autoridade Portuária à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), passará por análise técnica e jurídica do órgão e será avaliado pela diretoria. Na sequência, será analisado pelos ministérios da Infraestrutura e da Economia.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/02/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ALTERA PRAZO PARA ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES ÀS CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE LICITAÇÃO EM SUAPE (PE) E FORTALEZA

Interessados podem enviar sugestões a partir de 22 de fevereiro

AANTAQ alterou para 22 de fevereiro a 7 de abril de 2021 o prazo de recebimento de contribuições para duas consultas públicas. São elas:

Audiência Pública nº 05/2021 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de área e infraestrutura públicas destinadas à movimentação e armazenagem de graneis vegetais, graneis minerais e carga geral, localizadas no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros / Porto de Suape/PE. Denominação da área: SUA07.

Audiência Pública nº 06/2021 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel líquido combustível, especialmente nafta, no Porto Organizado de Fortaleza/CE. Denominação da área: MUC59.

*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 : 18/02/2021

ANTAQ COMPLETA 19 ANOS DE INSTALAÇÃO



A ANTAQ tem como responsabilidades regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária

Criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ completou nesta quinta-feira, 18 de fevereiro, 19 anos de instalação. A Autarquia é uma entidade integrante da Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

Cabe à ANTAQ implementar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura, sendo sua responsabilidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Entre as atividades que desenvolve, estão tornar mais econômica e segura a movimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias brasileiras, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; arbitrar conflitos de interesses em situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica; e harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas e entidades do setor, preservando o interesse público.

Constituem esfera de atuação da ANTAQ: a navegação fluvial, lacustre e de travessia; a navegação de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas; os terminais de uso privado; as estações de transbordo de carga; as instalações portuárias públicas de pequeno porte; e as instalações portuárias de turismo. Na área portuária, a Agência regula 34 portos públicos e 200 portos privados. Em sua estrutura, a Agência conta com a sede, localizada em Brasília, 14 unidades regionais e 14 postos avançados, distribuídos por todo o país.

O diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, comemorou a data: “ É com grande satisfação que celebramos, hoje, mais um aniversário da ANTAQ, com a certeza da concretização de importantes avanços e conquistas para o setor aquaviário nacional, ainda que em meio a uma pandemia que chocou o país e o mundo. Os resultados alcançados nos dão ainda mais disposição para enfrentarmos os desafios, continuarmos progredindo e servindo ao país. Por tudo isso, meus mais sinceros agradecimentos aos servidores e colaboradores da ANTAQ, que fazem desta Agência uma casa de excelência técnica e comprometimento com o espírito público”.

O diretor Adalberto Tokarski declarou o seguinte sobre o aniversário da Agência: “Ao completar seus 19 anos, a ANTAQ mostra estar madura com a sua regulação e voltada para a busca de um patamar de excelência para o setor de transportes aquaviários. Com a pandemia, a Agência mostrou, mais uma vez, estar preparada para os novos tempos ao dar uma resposta célere a todos desafios impostos, entregando à sociedade uma prestação de serviço de qualidade. Parabéns à ANTAQ e a todos que contribuíram e contribuem para a sua existência”.

O diretor Francisval Mendes, cujo mandato se encerrou hoje, também se pronunciou: “Cheguei à ANTAQ há cerca de quatro anos com uma enorme expectativa de dar sequência às importantes matérias da Agência, e a deixo com o sentimento do dever cumprido. Ampliamos a interlocução com o setor regulado e com os usuários, contribuindo para tornar esta Agência numa instituição moderna, dinâmica, transparente, aberta ao diálogo e detentora de um capital técnico de alto valor. Aos 19 anos, a ANTAQ já é madura e conquistou respeito e seriedade por parte do mercado, dignificando o setor aquaviário nacional”.

**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 : 18/02/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PRÉ-SAL: TECNOLOGIA PROMETE ECONOMIA MILIONÁRIA NA EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO

Assessoria de Comunicação

Método desenvolvido na USP também deve reduzir o risco de acidentes ambientais nas plataformas

Uma nova técnica computacional, que mescla física e inteligência artificial (IA), desenvolvida por pesquisadores da Escola de Engenharia de São Carlos (EESC) da USP, promete gerar uma economia milionária ao processo de extração de petróleo dos poços do pré-sal. Além disso, a tecnologia deve proporcionar maior segurança aos procedimentos realizados nas plataformas, diminuindo o risco de acidentes ambientais nas refinarias e minimizando a emissão de CO₂ na atmosfera. Os resultados obtidos no trabalho geraram um artigo que foi publicado em 2021 no Journal of Fluids Engineering, da ASME (The American Society of Mechanical Engineers), revista científica internacional. A expectativa dos cientistas é de que o novo método seja incorporado ainda este ano pela Petrobras.



https://portogente.com.br/images/EE_USP.jpg
Sistema desenvolvido na EESC irá monitorar com mais precisão o processo de extração de petróleo. Foto: Pixabay.

Atualmente, para projetar, simular e monitorar o comportamento de um novo poço de petróleo e de gás, as empresas do setor petrolífero utilizam alguns códigos computacionais da área de mecânica dos fluidos (ramo da física) a fim de prever e avaliar como o sistema está operando. No entanto, de acordo com o professor responsável pela pesquisa, Oscar Mauricio Hernandez Rodriguez, do Departamento de Engenharia Mecânica (SEM) da EESC, essas ferramentas possuem limitações. “Utilizam-se, na verdade, expressões matemáticas simplificadas, que não são capazes de prever todas as variáveis de produção que existem na prática, como diferentes tipos de petróleo, presença de gás, condições severas de pressão e temperatura e escoamentos multifásicos”, afirma o docente.

Com o objetivo de preencher essas lacunas, uma equipe de cientistas comandada pelo professor desenvolveu uma técnica que une as leis da mecânica dos fluidos ao aprendizado de máquinas (área da inteligência artificial). “O uso de aprendizado de máquina na área de produção de petróleo e gás viria para auxiliar os códigos computacionais já existentes permitindo uma resposta mais precisa, abrangente e segura do sistema. Dessa forma, seria possível avaliar com maior exatidão as condições de produção de petróleo e de gás a quilômetros de profundidade e informar a tempo o operador da plataforma caso algo anormal ocorra. Nossa técnica poderia ser utilizada tanto para a elaboração do projeto quanto para o monitoramento e operação da plataforma em funcionamento”, completa.

Eficiência produtiva - De acordo com a Associação Brasileira de Engenharia e Ciências Mecânicas (ABCM), o pré-sal contribuirá com 77% da produção de petróleo e aproximadamente 80% da produção de gás natural do país em 2029, com investimentos que podem chegar a R\$ 1,8 trilhão até lá. Para que esses valores aportados possam ser revertidos em lucros cada vez maiores, os projetos de novos poços no pré-sal devem ser mais precisos e eficientes. Segundo Rodriguez, com a nova técnica desenvolvida será possível gerar uma economia milionária ao trabalho de extração de petróleo. “Você consegue idealizar melhor um poço, fazer um projeto mais otimizado, reduzindo despesas de capital, o famoso CAPEX (capital expenditure), e custos operacionais, o OPEX

(operational expenditure). Nós estamos falando de uma economia de milhões e milhões de dólares”, revela. O cientista explica ainda que, com método desenvolvido, os preços dos produtos derivados do petróleo poderão ter uma variação menor, já que sua produção pelas petrolíferas ficará mais estável, protegendo as empresas de surpresas do mercado, como a que ocorreu recentemente com a pandemia de COVID-19, que derrubou o preço do barril de petróleo.

A utilização de um modelo híbrido que alia princípios da inteligência artificial com fundamentos da mecânica dos fluidos é fundamental para o funcionamento mais eficiente do sistema de controle das plataformas. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Mecânica da EESC, André Mendes Quintino explica que utilizar somente o aprendizado de máquinas nesse processo demandaria um banco de dados enorme, que muitas vezes não está disponível para aplicações na engenharia. Por conta disso, os modelos físicos são importantes para suprir essa demanda por informações: “Você utiliza um banco de dados experimentais, obtido a partir de um trabalho em campo ou de um laboratório, juntamente com equações físicas do seu fenômeno. Isso resulta numa previsão mais precisa e que demanda um número bem menor de dados”, explica o pesquisador.

Menor risco de acidentes - Por possibilitar um monitoramento mais eficiente dos poços de petróleo, a tecnologia desenvolvida na USP também deve reduzir o risco de acidentes ambientais nas plataformas onde são feitas as extrações. “A partir do momento em que há um monitoramento mais adequado do seu processo de produção, você tem mais controle e, conseqüentemente, mais segurança no processo. Isso é imprescindível para que você evite vazamentos de petróleo e acidentes que podem custar vidas e capital para a companhia. A função desse sistema é garantir que o escoamento do petróleo ocorra de maneira segura e com o menor consumo de energia possível”, afirma Rodriguez.

Para produzir a nova tecnologia, a equipe de pesquisadores contou com um espaço especialmente equipado para esse tipo de pesquisa: o Laboratório de Escoamentos Multifásicos Industriais (LEMI) da EESC. No local, existe uma plataforma de testes de grande porte onde é possível simular o escoamento de petróleo e gás do pré-sal, o que foi imprescindível para o sucesso do estudo. O LEMI também conta uma estrutura computacional específica para os cientistas trabalharem questões relacionadas à inteligência artificial. Com a técnica pronta, a ideia é que ela possa ser incorporada até outubro deste ano nos campos de Libra e Júpiter do pré-sal. A pesquisa foi financiada pela PETROBRAS, Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 18/02/2021

REFORMA PORTUÁRIA SOB ALERTA

Editorial Portogente

Onde quer que se chegue a um acordo ou assentimento no trato dos negócios humanos... esse acordo se alcança por processos linguísticos ou não se alcança. (Benjamin Lee Whorf).



Os rumores dos trabalhadores portuários que se ouvem vindo de São Francisco do Sul (SC), protestando, no dia 15 de fevereiro último, contra a privatização, é um sinal de alerta refletindo a debilidade do programa de desestatização dos portos. Confirma o que tem sido exposto por Portogente. Sem conexão com a sua comunidade, não constrói a estabilidade possível. Falta política a um projeto com insuficiência técnica.

https://portogente.com.br/images/Dad_18FEV21.jpg

Desestatizar os portos brasileiros é dar remate ao

trabalho incompetente do governo Collor, quando em 1990 encerrou com um golpe a Empresa Brasileira de Portos - Portobrás. A lei 8.630/ 93 iniciou essa reforma com amplo debate com os envolvidos no processo; avançou com a privatização das operações portuárias e a criação do Conselho de Autoridade Portuária - CAP. A especiosidade e velhacaria predominantes na aprovação da lei 12.815/13 descarrilou um processo em curso de reforma exitoso.

Os conflitos que se assistem, a provocar ineficiência nos portos estatais, ultrapassam as questões trabalhistas; eles são de toda ordem. A falta de isonomia na operação dos terminais desestimula investimentos. Relações do porto com a cidade são primárias e geradoras de resistências. Suas administrações precisam ser urgentemente desvinculadas dos interesses politiqueros, para alinhar as decisões ao negócio genuinamente portuário.

Por todos esses motivos, e outros, é essencial reformar os portos estatizados, para reaquecer a economia tão debilitada pela pandemia e o Brasil retomar o crescimento. Os sinais de debilidade do programa de desestatização, entretanto, sugerem que um espírito de solidariedade comunitária precisa ganhar relevo, para evitar o pior: perder uma oportunidade tão favorável. Não será de bom alvitre concentrar esforços no Porto de Santos, agora apartado do de São Sebastião, na construção de um paradigma consistente?

Por todos esses motivos, é essencial reformar os portos estatizados, para reaquecer a economia tão debilitada pela pandemia e o Brasil retomar o crescimento. Os sinais de debilidade do programa de desestatização, entretanto, sugerem que um espírito de solidariedade comunitária precisa ganhar relevo, para evitar o pior: perder uma oportunidade tão favorável. Não será de bom alvitre concentrar esforços no Porto de Santos, agora apartado do de São Sebastião, na construção de um paradigma consistente?

Talvez o trabalhador do Porto de São Francisco clame, apenas, por ter certeza de que a privatização do porto não ameaça o seu ganha-pão e vai desenvolver a região. Em linguagem técnica: se terá sustentabilidade.

Fonte : Portal Porto Gente
Data : 18/02/2021



MONETIMES

Além do contêiner e leilões de portos: os planos da Santos Brasil para alavancar o crescimento
Por Renan Dantas



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/02/1-83.jpg>

O terminal de Santos viu o seu volume encolher 18,3%, reflexo da queda das importações por conta da recessão (Imagem: Reuters/Paulo Whitaker)

Depois de passarmos por um dos momentos mais desafiadores da história recente, 2021 promete ser o ano da recuperação. É provável que até julho o ritmo de vacinação ganhe força e a retomada econômica,

de fato, engate de uma vez.

Os dados do Boletim Focus, divulgados nesta quarta-feira, indicam que o PIB (Produto Interno Bruto) avance 3,4% neste ano. E parte desse crescimento passa obrigatoriamente pelos portos brasileiros, que, por sua vez, deve se refletir no maior player do segmento: a Santos Brasil (STBP3).

Até o momento, a empresa acumula perdas por conta da Covid. No terceiro trimestre, reverteu o lucro de R\$ 7,7 milhões de 2019 e terminou o período com prejuízo de R\$ 5,4 milhões. O terminal de Santos viu o seu volume encolher 18,3%, reflexo da queda das importações por conta da recessão.

Mesmo assim os analistas estão otimistas e acreditam que a empresa possa virar o jogo daqui para frente. A Santos Brasil foi uma das small caps mais indicadas em fevereiro, com quatro recomendações. Pesa a favor da empresa o crescimento econômico e a oferta subsequente de ações (follow on), que levantou R\$ 790 milhões em outubro. Ou seja, a companhia está com bala na agulha para tirar o atraso e ir à luta.

“Se a gente olhar em retrospectiva, eu acho que a Santos Brasil sai fortalecida dessa crise. A gente conseguiu implementar de forma muito rápida um plano de continuidade do negócios nas nossas operações”, afirma Daniel Pedreira Dorea, diretor financeiro e de relações com investidores da Santos Brasil, que conversou com exclusividade com o Money Times.

Outros eventos importantes estão previstos no calendário da Santos Brasil em 2021, como a renovação do contrato com a sua maior cliente, a alemã Hamburg Süd, que segundo a Ágora Investimentos pode levar o Ebitda a R\$ 313 milhões, e as concessões de portos comandada pelo Ministério da Infraestrutura, que a empresa acompanha de perto, além da aguardada privatização do Porto de Santos.

A seguir, veja a entrevista completa que Daniel Pedreira concedeu ao Money Times.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/02/daniel-pedreira.jpg>

Na entrevista concedida ao Money Times, o diretor financeiro da Santos Brasil Daniel Pedreira Dorea destaca as principais avenidas de crescimento para empresa em 2021 (Imagem: Divulgação/Santos Brasil)

MT: Como a Santos Brasil sai da crise do coronavírus?

R: Se a gente olhar em retrospectiva, eu acho que a Santos Brasil sai fortalecida dessa crise econômica. A gente conseguiu implementar de forma muito rápida um plano de continuidade dos negócios nas nossas operações. Em nenhum momento da crise, nossas operações sofreram interrupções, paralisações ou suspensões. Sempre funcionamos em todas as nossas unidades. Evidentemente, garantindo a segurança e a integridade de nossos funcionários. Nós implementamos medidas muito céleres que tornaram a empresa mais simples, mais ágil e preservando o caixa. Fizemos, nessa loucura toda, um follow on, que levantou R\$ 790 milhões em capital novo. E nos últimos meses, nós apresentamos um forte crescimento no ano contra ano. Tudo isso no meio de uma pandemia. Claro que estaríamos melhores se não fosse o coronavírus. Dentro dessa realidade posta, acho que o time vem muito bem e que a gente está pronto para colher esses frutos.

MT: Quando vocês acreditam que os volumes de contêineres irão voltar aos níveis pré-pandemia?

R: Vamos pegar 2020: um ano em que apesar da retração do PIB, o Porto de Santos cresceu 2,7% no volume de contêineres. A taxa de utilização do Porto de Santos está em 80%. Poderia ter tido um crescimento maior, mas o porto cresceu. E o que é que puxa isso? A importação caiu porque você está tendo uma crise econômica e naturalmente a importação é mais dependente da economia doméstica, mas você teve um fluxo de exportação gigantesco. O mundo consome muito que o Brasil exporta, e o que exporta em contêineres, inclusive. Se nós imaginarmos que o PIB do Brasil em 2021 vai crescer algo entre 3,5% a 4% e você comparar com a correlação histórica do crescimento do Porto versus o PIB, que é coisa de duas vezes a duas vezes e meia, é natural pensar em um crescimento de 8% a 10% do volume de contêineres. Eu acho que se o Porto apresentar essa

tendência de crescimento, a Santos Brasil vai acompanhar ela. Eu diria que a Santos Brasil deve crescer nesse patamar de 8% a 10%, acompanhando essa correlação. Só que o mix de contêineres deve ser melhor do que em 2020 porque nós teremos um crescimento da economia doméstica e um maior volume de contêineres de importação, que apresentam uma margem mais elevada para a Santos Brasil.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/02/hamburg-sud.jpg>

“A renovação com a Hamburg Sud é o driver de crescimento do ano. A nossa expectativa é de ter uma relação mais equilibrada com eles num novo contrato”, afirma Dorea (Imagem: Wiki Commons)

MT: Como está a renovação do contrato com a alemã Hamburg Süd?

R: Esse é o grande evento corporativo da companhia no ano, que é o maior cliente da Santos Brasil e cujo o acordo comercial expira em 31 de março de 2021. Esse é o principal driver de crescimento do ano. A nossa expectativa é de ter uma relação mais equilibrada com eles num novo contrato e que melhor remunere a qualidade do serviço prestado pela Santos Brasil. Isso se traduz em uma recomposição de preço, hoje muito deprimida. À medida que esse preço se recompõe a patamares mais ponderados, mais equilibrados, você tem uma recuperação do resultado financeiro da companhia, com a recuperação de margens de forma mais acelerada. Claro que é muito cedo ainda para dar qualquer garantia nesse sentido. A gente está muito focado para que a negociação saia em termos favoráveis para ambos os lados. A gente tem relação comercial como a Hamburg Süd, que hoje é uma empresa do grupo Maersk, de quase 25 anos. Ao longo desse período, nós crescemos com eles e eles cresceram com a gente. Ambos se consolidaram como os principais players de contêineres do Porto de Santos. Essa é uma relação de muito tempo, que trouxe muita coisa benéfica para ambos os lados e que a gente acha que vai continuar.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/11/santos-brasil.jpg>

A privatização do Porto de Santos está na pauta do Ministério da Infraestrutura e pode beneficiar a empresa (Imagem: Santos Brasil/Divulgação)

MT: Como vocês avaliam a privatização do Porto de Santos?

R: A gente vê com bons olhos. A tendência é que o agente privado gerencie o ativo de forma mais eficiente do que o agente público.

Quando se fala da Autoridade Portuária de Santos, antiga Codesp, ela presta serviços essenciais, como dragagem e toda a parte de organização e programação de atracamento e desatracamento de navios. São serviços essenciais para competitividade do porto, e por consequência, dos terminais. Se quem vier tornar a prestação desses serviços mais eficiente, é muito bom. O histórico de privatização no Brasil é bom. O modelo ainda está sendo estudado. Tudo indica que vai ser um modelo assim: eu passo à iniciativa privada a responsabilidade de investir e gerenciar toda aquela infraestrutura portuária em troca de tarifas. Só tem uma coisa que é importante: não pode criar insegurança jurídica para os contratos já estabelecidos. Tem que ter preservação e continuidade dos compromissos já firmados para que não haja nenhum desequilíbrio contratual com os atuais arrendatários.

MT: O projeto BR do Mar, do Governo Federal, pode ser uma boa oportunidade para a Santos Brasil?

R: O principal objetivo do BR do Mar é estimular uma maior participação da cabotagem na matriz de transportes brasileira, que hoje é pouco representativo, dominada pelo rodoviário. Isso faz total

sentido. Se você pegar o Brasil, que é um país de dimensão territorial continental, tem uma costa imensa, diversos rios navegáveis, a cabotagem é óbvia. O Brasil tem essas condições naturais. O que o BR do Mar pretende é eliminar obstáculos ao pleno desenvolvimento da cabotagem no Brasil. Se bem colocado esse projeto, a gente deve ter um fluxo de contêineres muito interessante passando pelos terminais da Santos Brasil. É um modal que já está crescendo. A BR do Mar eliminando esses obstáculos, o transporte de cabotagem vai crescer bastante.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/02/santos-brasil-1.jpg>

“Nos também queremos acelerar a integração dos nossos ativos portuários com nossos ativos logísticos”, diz (Imagem: Santos Brasil/Divulgação)

MT: Quais os principais planos para a empresa em 2021?

R: Primeiro: eu acho que o crescimento da companhia será alavancado pela recomposição dos preços praticados, ou seja, aumentos dos preços no Porto de Santos. É pouco razoável pensar que o Porto de Santos, que é o mais produtivo e mais demandado no Brasil, onde os terminais mais investem em infraestrutura, tem, justamente, os preços mais deprimidos do mercado. Haverá uma recomposição do preço natural puxada por uma demanda crescente e por uma oferta que está ficando mais equilibrada. Uma parte do crescimento da Santos Brasil vem daí.

Um outro lado dessa resposta é buscar vias inorgânicas de crescimento. E aí nesse aspecto, você tem três avenidas que nos parece mais palatáveis. A mais óbvia é aumentar a participação da empresa no próprio segmento de contêineres. Nós já somos o maior player do mercado. 18% dos contêineres no Brasil passam por nossos terminais.

Nos também queremos acelerar a integração dos nossos ativos portuários com nossos ativos logísticos, que a gente chama do Porto a Porta, serviços dos nossos terminais para dentro do Brasil. Nós prestamos serviços de armazenagem alfandegada, serviços diversos nos nossos centros de distribuição, transporte rodoviário. A gente também faz entreposto aduaneiro. Isso é um movimento que muitos dos nossos concorrentes globais têm ensaiado. Eu vejo com muita naturalidade a Santos Brasil fortalecer o posicionamento dela nessa logística integrada. Nossos clientes querem simplificar a cadeia logística, trabalhar com menos intermediários. Então a gente começa a integrar todos esses ativos e prestar serviços de ponta a ponta. A gente quer ganhar escala de massa crítica nesse negócio. Nós vamos avaliar alvos potenciais de aquisição que possam acelerar esse crescimento.

E aí tem outra parte desse crescimento inorgânico para diversificar a atuação da companhia para outras cargas fora dos contêineres. Por que não se aproveitar desse pipeline gigante de leilões de ativos portuários? Vários de nossos clientes são também clientes potenciais nesses outros segmentos.

A gente não via, desde a década de 90, tantos ativos bons no setor portuário indo a leilão. A Santos Brasil é o maior player desse negócio, é o cavalo que o investidor que quer ter exposição no setor portuário pode montar. Por que não operar outras cargas? Tá no nosso DNA. Tem um cavalo passando encilhado. Se a gente enxergar que tem uma boa oportunidade de entrar em outros segmentos de atuação no setor portuário, a gente vai fazer. Nós temos estudado diversos leilões que estão acontecendo.

A Santos Brasil quer virar referência não apenas no contêiner, mas naquilo que aparecer.

Fonte: MoneyTime

Data : 18/02/2021

RUMO: BANCO SAFRA DEIXA BALANÇO FRACO DE LADO E Foca NO POTENCIAL DE VALORIZAÇÃO ATRATIVO DA AÇÃO

Por Diana Cheng

O desempenho fraco da Rumo (RAIL3) no quarto trimestre de 2020 não intimidou o Safra, que reafirmou a recomendação de outperform (desempenho esperado acima da média do mercado) para a ação. Além da tese de investimento robusta para o longo prazo, o time de análise enxerga importantes gatilhos para os papéis da companhia nos próximos trimestres.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/12/rumo3-min.jpg>

A Rumo apresentou queda acentuada de 98,5% no lucro líquido do quarto trimestre de 2020 ante o mesmo período de 2019 (Imagem: Facebook/Rumo)

Dentre os fatores mencionados pela instituição estão a autorização do governo para a expansão da ferrovia Lucas do Rio Verde; o leilão da BR-163 e consequente aumento nos preços do frete rodoviário; e o rump-up de volumes das operações da Malha

Central.

“Nós mantemos a recomendação de outperform para a Rumo, considerando principalmente o potencial de valorização atrativo da ação”, disse o analista Luiz Peçanha, em relatório divulgado na semana passada. O preço-alvo indicado é de R\$ 32,80, o que implica um potencial upside de 66% em relação à cotação do fechamento de quinta-feira.

A Rumo apresentou queda acentuada de 98,5% no lucro líquido do quarto trimestre de 2020 ante o mesmo período de 2019, com o valor fechando em R\$ 3 milhões. O Safra destacou que o resultado negativo pode ser atribuído ao aumento dos custos consolidados e das despesas com vendas, gerais e administrativas.

Os números também foram pressionados pelo ambiente mais competitivo para os volumes da Rumo no norte do estado do Mato Grosso desde a conclusão da pavimentação da rodovia BR-163.

“Embora acreditemos que a cobrança de pedágio na BR-163 vá rebalancear o cenário competitivo, seus resultados devem continuar pressionados no curto prazo, já que o leilão para essa rodovia, oficialmente esperado para que acontecesse no primeiro trimestre de 2020, não teve seu edital publicado ainda”, destacou Peçanha.

A Rumo encerrou o quarto trimestre do ano passado com receita operacional líquida praticamente estável e Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) de R\$ 758 milhões. A margem Ebitda caiu 8,3 pontos percentuais, para 45,6%.

Fonte: MoneyTime

Data : 18/02/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NOVAS TECNOLOGIAS FACILITAM AS IMPORTAÇÕES NO BRASIL

Nos últimos anos, o Governo Federal implementou importantes mudanças no Portal Único de Comércio Exterior – Siscomex para facilitar as importações brasileiras. Foram reformulados os procedimentos e modificadas algumas exigências que resultaram em significativa redução de tempo e custos às operações.



Com essas modificações, os importadores podem registrar na nova plataforma do governo todos os procedimentos que se submetem ao controle da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), bem como as entradas de mercadorias que devem passar pelo crivo de outros órgãos como o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

“Outra novidade é a condição de pagamento centralizado. Como exemplo, menciono a questão do ICMS. Uma vez que estejam cumpridas as obrigações relativas a esse imposto, não será necessário que as empresas apresentem os comprovantes adicionais aos depositários nos Recintos Alfandegados, o que facilita e agiliza a entrega das cargas importadas”, explica o advogado especialista em direito aduaneiro, empresarial e internacional, Arthur Achilles de Souza Correa.

Além dessas melhorias, também foi implementada nova rotina de pagamento de tributos federais no comércio exterior, a partir de Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF) numerado. Isso proporcionou maior segurança e simplicidade aos processos, inclusive quando há necessidade de restituição. Por enquanto, apenas algumas instituições bancárias estão habilitadas para isso.

Números

Para se ter ideia de como essas ações geram impactos positivos na movimentação de mercadorias, entre janeiro a setembro de 2020, as 37.626 empresas importadoras brasileiras registraram 1.523.959 Declarações de Importação, de acordo com informações da aduana nacional.

Segundo o Comex Stat – portal para acesso gratuito às estatísticas de comércio exterior do Brasil – durante o ano de 2020, as importações alcançaram o valor de US\$ 158,93 bilhões de dólares.

“Em caráter experimental, também foram lançadas diversas funcionalidades que vão servir de preparação para a composição do módulo de Controle de Carga e Trânsito no modal aéreo, que substituirão o antigo Sistema Integrado da Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento (Mantra). No site do Siscomex foi disponibilizada a documentação técnica completa para os interessados nos testes”, observa Correa.

De acordo com o Comex Stat, as importações realizadas via modal aéreo em 2020 totalizaram US\$ 29,45 bilhões de dólares. Segundo notícia do Siscomex, o novo sistema permitirá redução de 80% no tempo e até 90% nas intervenções manuais para cargas importadas por aviões.

Outra importante modificação realizada refere-se ao módulo que auxilia na classificação fiscal, com a abrangência de funcionalidades como a consulta online das notas explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, além da pesquisa integrada de informações.

Menos burocracia, mais simplicidade

As alterações são de grande valia para agilizar as operações de importação, facilitar o cruzamento de informações de registro e fiscalização e reduzir o tempo para cumprir as exigências.

Contudo, o especialista em direito aduaneiro afirma que o cenário pode melhorar. “Com menos dados para inserir no sistema do governo federal, todos ganham tempo e agilidade. Os programas inteligentes de informática conseguem buscar informações entre diferentes órgãos e trazem a mesma segurança às partes envolvidas”, observa Arthur.

Confiante na mudança de processos, ele observa que essa agilidade deve acontecer após a implantação das novidades do Controle de Carga e de Trânsito Aéreo.

“Menos burocracia simplifica e integra os controles. Isso substitui papéis por documentos eletrônicos, aumenta a eficiência com o recebimento da informação antecipada e o uso intensivo de gestão de risco, dá visibilidade e transparência ao processo de controle”, finaliza Correa.

Sugestão de legenda

Especialista aduaneiro, Arthur Achilles de Souza Correa comemora as melhorias nos processos de importação nos últimos anos, mas diz que ainda é preciso diminuir a burocracia

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

Data : 18/02/2021

ESPECIALISTAS RESSALTAM IMPORTÂNCIA DA CONCESSÃO DA CODESA COMO MODELO PARA LEILÕES

Informação: Portal da Indústria (18 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/porto-de-vitoria-recebe-navio-com-maior-comprimento-de-sua-historia-363301.jpg>

Estatais conhecidas por serem pouco eficientes e terem baixa capacidade gerencial, as companhias docas investem muito pouco na melhoria dos portos brasileiros. As sete cias docas federais estão nos planos do governo para serem desestatizadas. A

primeira será a do Espírito Santo, cujo edital deve servir de modelo para a desestatização das demais.

Levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) mostra que a Codesa investiu somente 29% dos recursos disponíveis no período de 2010 a 2020 – R\$ 754 milhões dos R\$ 2,6 bilhões autorizados. A desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho, e da Codesa, tem como objetivo modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor.

Para colaborar com o processo de debate que antecede o lançamento do edital da Codesa, previsto para este primeiro semestre de 2021, a CNI promoveu nesta sexta-feira (12) um workshop que reuniu especialistas para tratar da concessão da estatal.

O evento virtual contou com apresentação do secretário de Portos do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Diogo Piloni, e do gestor do Plano Nacional de Desestatização do BNDES, Eduardo Santos da Costa, responsável pela modelagem do empreendimento, além da participação de representantes de associações, federações das indústrias e especialistas do setor.

O secretário do MInfra afirmou que o grande desafio foi encontrar o melhor modelo para a desestatização das cias docas. Segundo ele, o edital vai prever a concessão da Codesa a um concessionário privado por um período de 35 anos. “Com a desestatização, pretendemos trazer equilíbrio em relação a assimetria que existe hoje entre os terminais de uso privado e os portos públicos, mas a Codesa continuará sendo um ativo público”, pontuou Piloni.

Transformações necessárias nos portos

Para o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso, apesar dos avanços obtidos a partir da aprovação da Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), os grandes portos públicos do país apresentam um baixo nível de eficiência em suas administrações portuárias.

“A capacidade gerencial dessas estatais não é compatível com as necessidades de transformações necessárias para elevar a eficiência dos portos públicos brasileiros a padrões internacionais, especialmente no que se refere às obras de dragagem. A modernização das administrações portuárias é a parte da Lei dos Portos que ainda não avançou e, por isso, precisam ser privatizadas”, afirma Cardoso.

“Os portos apresentam uma estrutura similar à de um ‘shopping center’, onde a administração portuária é o síndico do shopping e as lojas os terminais. Hoje, praticamente todos os terminais são

operados pela iniciativa privada, mas as cias docas, que funcionam como o síndico, são entes públicos, com problemas e ineficiências inerentes às empresas estatais”, acrescenta o gerente da CNI.

Atualmente, 17 portos brasileiros são administrados por sete companhias docas, estatais da União. Depois da desestatização da Codesa, a expectativa é que o governo lance editais para a venda dessas estatais e de outros portos públicos, como os de Santos e São Sebastião (SP), e o de Itajaí (SC).

De acordo com o Eduardo Santos da Costa, do BNDES, o concessionário que assumir a Codesa encontrará dois portos com boa capacidade de acesso multimodal e com grande capacidade de movimentação de cargas.

Segundo ele, caberá ao operador que vencer o leilão investir e manter a infraestrutura de acessos aos portos, oferecer infraestrutura de cais em contratos spot, promover parcerias para a exploração das áreas portuárias, operar o acesso aquaviário e gerir a destinação das áreas dos portos.

Investimentos obrigatórios para o concessionário

Eduardo Costa acrescentou que o edital trará uma previsão de investimentos obrigatórios: R\$ 55 milhões em recuperação estrutural nos dois primeiros anos de contrato e R\$ 300 milhões para obras de acesso à Avenida Capuaba. “Haverá investimentos estimados de R\$ 1,3 bilhão com manutenção da infraestrutura e do nível de serviço ao longo do contrato”, destacou.

O integrante do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (FINDES) Romeu Rodrigues defendeu que os recursos obtidos com o leilão sejam revertidos para o Estado investir nos acessos rodoviários e ferroviários aos portos.

O presidente-executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), Luís Baldez, sugeriu, por sua vez, que seja vetado que concessionários ferroviários participem do leilão, a fim de evitar que a operadora ferroviária que acessa os portos capixabas acumule a gestão da Codesa.

Ele também propôs que o leilão preveja a privatização, e não a concessão da estatal, sob o argumento de que a lógica desse leilão é que a iniciativa privada assuma o controle de uma companhia, diferentemente, por exemplo, de concessionárias de rodovias, que exploram serviços e não o controle de uma empresa.

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

Data : 18/02/2021

FALTOU INVESTIMENTO DO GOVERNO NOS PORTOS DO ARCO NORTE, DIZ BENEDITO ROSA

Informação: Canal Rural (18 de fevereiro de 2021)

Uma fila de 8 km de caminhões foi registrada na BR – 230, em Itaituba (PR). A rodovia dá acesso ao porto de Miritituba. Em nota, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) afirmou que o congestionamento na região de Miritituba acontece em um trecho sem pavimento da rodovia e é reflexo da chuva e do aumento do tráfego neste momento de colheita da safra.

Nos últimos anos, as exportações contribuíram para o represamento dos embarques. Segundo o comentarista do Canal Rural Benedito Rosa, faltaram ações dos governantes para essa situação ser evitada. “Isso aconteceu por causa do nosso subdesenvolvimento administrativo”, afirma.

Ainda sobre o problema, Rosa diz que faltou investimento. “O governo municipal não tirou dinheiro para cuidados do estacionamento em um porto tão importante para o estado. Não só isso, o Ministério da Agricultura deveria ter atuado com inteligência para previsão de alerta. Os produtores não merecem, depois de tudo o que fazem, construir pontes, viver atolando, etc”.

Apesar de problemas de logística, o Brasil avançou no escoamento de grãos via portos do Arco Norte. "Os custos de transporte de soja e milho, em especial nos estados centrais, caíram até 40%. Também houve aumento de 482% no volume de carga dos últimos 10 anos. É um desafio que merece mais atenção e prioridade dos governos", conclui.

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

Data : 18/02/2021



DIÁRIO DOP LITORAL P SP

Contratação de vigilância para contêiner da vacina em Santos pode chegar ao MP

Assessor da Soldier questiona o critério de escolha sem licitação, por parte da Prefeitura, de empresa para vigiar o local onde estão estocadas as doses da vacina contra a Covid-19
ComentarCompartilhar17 FEV 2021Por Carlos Ratton07h30

A autorização dada pelo prefeito Rogério Santos (PSDB) à Secretaria de Saúde para contratar, sem licitação, empresa para prestação de serviços de segurança armada 24 horas, por seis meses, para garantir a integridade do contêiner refrigerado que está instalado na Arena Santos, no bairro da Vila Mathias, para estocar as doses da vacina contra a covid-19, deve causar desdobramentos no Ministério Público (MP).

Dias atrás, o assessor da Soldier Segurança, Luiz Vinagre, questionou a Secretaria via telefone por acreditar que o processo de escolha não teria sido divulgado ao ponto de permitir que mais empresas pudessem participar do processo de escolha, sempre baseado no melhor preço e na capacidade técnica dos participantes.

"Eu soube ao ler uma notícia de jornal, em 30 de janeiro, que a Secretaria de Saúde iria contratar, sem licitação, uma empresa de segurança. Liguei para saber detalhes pois represento uma empresa de Santos e com larga experiência na área. Um funcionário informou que já haviam contratado há duas semanas. Perguntado qual empresa, ele se recusou a informar, o que achei muito estranho", disse à Reportagem.

Inconformado, Vinagre revela que irá levar o caso ao Ministério Público. "Eu exijo uma explicação plausível pois poderei contatar o Ministério Público. Uma tomada de preços consultando as empresa de Santos e Região seria mais justo", afirma.

PROCURADORIA.

Segundo divulgado, a decisão de Rogério Santos foi tomada após as justificativas apresentadas pela pasta e os pareceres da Procuradoria-Geral do Município (PGM), que é comandada por Renata Arraes Lopes Cardoso.

O chefe do Executivo também deu aval para que a Secretaria de Saúde pudesse contratar, sem licitação, uma empresa como objetivo de fornecer câmaras de vacina (geladeiras) para guardar as doses do imunizante contra o novo coronavírus, com capacidade mínima para 350 litros, para serem utilizadas nas policlínicas do Município - o que deve gerar mais necessidade de segurança.

PREFEITURA.

A Secretaria Municipal de Saúde (SMS) informa que a contratação da empresa de segurança está dentro da legalidade, de acordo com o artigo 4º da Lei Federal nº 13.979/20: "é dispensável a licitação para aquisição ou contratação de bens, serviços, inclusive de engenharia, e insumos destinados ao enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional de que trata esta Lei".

A SMS destaca, ainda, que foi realizada pesquisa de mercado e escolhida a empresa que apresentou o menor valor e toda a documentação relativa à área de atuação.

Fonte: *Diário do Litoral - SP*

Data : 18/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PEC EMERGENCIAL PAUTADA NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ PACHECO; RELATÓRIO SAI ATÉ DIA 22

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) confirmou nesta quinta-feira, 18, que o relatório da PEC Emergencial será apresentado entre esta quinta-feira e segunda-feira, 22, incluindo uma cláusula de “orçamento de guerra” para a retomada dos pagamentos do auxílio emergencial.

“Tratamos do encaminhamento do auxílio emergencial e de uma contrapartida, não como condição, mas de uma sinalização de que o Congresso tem responsabilidade fiscal”, afirmou Pacheco, após reunião com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) e o ministro da Economia, Paulo Guedes.

O relator da PEC emergencial e do orçamento de 2021, senador Márcio Bittar (MDB-AC) e a presidente da Comissão Mista de Orçamento (CMO), deputada Flávia Arruda (PL-DF) também participaram do encontro, assim como o ministro da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos.

Segundo Lira, foi uma reunião simbólica para mostrar o caráter de prioridades da Câmara e do Senado: as PECs que tramitam nas duas casas, o auxílio emergencial, as vacinas e as medidas relacionadas à pandemia.

“Todos os outros assuntos são laterais. Nossa democracia é forjada em firmeza de instituições e damos uma demonstração clara para a população de que enfrentaremos os problemas. Os problemas se acomodam com o tempo, mas pautas traçadas pelo governo continuarão firmes e sem obstáculos para que suas discussões e aprovações ocorram o mais rápido possível”, afirmou o presidente da Câmara, em referência ao caso do deputado Daniel Silveira (PSL-RJ), preso na terça-feira, 16, por determinação do Supremo Tribunal Federal (STF).

Fora do microfone, o ministro Paulo Guedes comentou que as falas de Pacheco e Lira foram “perfeitas”. “Depois desses dois, a gente não precisa falar nada”, completou, enquanto deixava o local do pronunciamento.

Fonte : *IstoÉ- Dinheiro*

Data : 18/02/2021

“O BRASIL TEM TUDO PARA SER CELEIRO E ALIMENTADOR DO MUNDO”, DIZ CEO DA AGRIBRASIL

Da redação



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/02/frederico-humberg-linkedin-418x235.jpg>

“O Brasil se tornará um grande exportador de milho. Em breve vamos chegar a 200 milhões de toneladas”, projeta Frederico Humberg (Crédito: Reprodução/LinkedIn)

Frederico Humberg, fundador e CEO da AgriBrasil, exportadora de grãos, participou da live da istoÉ Dinheiro

nesta quinta-feira (18). Na entrevista à revista, o empresário analisou o mercado brasileiro de commodities agrícolas, em especial o de exportação de milho e soja. Na conversa, Humberg traçou um diagnóstico do segmento de grãos e projetou um momento perfeito para o setor. “O Brasil se tornará um grande exportador de milho. Em breve vamos chegar a 200 milhões de toneladas.” Em tempo, as vendas externas do grão somaram 32,9 milhões de toneladas até a segunda quinzena de dezembro passado.

Com mais de 30 anos de carreira no agronegócio, o CEO da AgriBrasil avalia que os produtores brasileiros aproveitaram o bom momento do câmbio para negociar o produto no exterior. Os preços em dólar, garante ele, subiram até 100%, o que beneficiou as vendas para o exterior. “Com a desvalorização cambial. O Brasil está cada vez mais competitivo. No curto prazo, vejo os preços ainda mais altos. Isso vai estimular muito o plantio”, diz.

O empresário entende que não é só a desvalorização cambial que movimentou violentamente o mercado de grãos. Para ele, existe uma mudança substancial e estrutural nesse mercado que é a mudança de operação dos chineses como grande importador. Essa mudança de rota, garante ele, dará um grande impulso aos produtores brasileiros de grãos como novos players do mercado mundial no futuro bem próximo. “A China, daqui a cinco a dez anos, vai consumir pelo menos 50% da exportação de milho brasileiro.”

Antes de fundar a AgriBrasil, Humberg passou mais de 25 anos montando a área de exportação de grãos de gigantes internacionais como Glencore, Bunge e Gaviolon.

Durante a entrevista, o executivo diz que sua empresa, que nasceu com vocação de ser líder na exportação de grãos especiais, inclusive os não transgênicos, reavaliou o mercado que tem reduzido bastante a comercialização do produto não transgênico. “Infelizmente, o grão não transgênico representa menos de 5% do total que nós comercializamos.”

A empresa de Humberg foi toda planejada para ser leve em ativos e, em vez de travar uma luta de frente com as grandes tradings, prefere a hábil estratégia de vender a carga brasileira em mercados internacionais menores, porém promissores.

Com essa receita, fez o faturamento da AgriBrasil saltar de R\$ 70 milhões para R\$ 1 bilhão em quatro anos. “O patrimônio da empresa este ano é 30 vezes maior do que era o ano passado. Isso mostra um compromisso nosso de investir no negócio.” Ele quer mais.

Na entrevista, o empresário diz que sonha em chegar em breve no top 10 do mercado, com um faturamento de R\$ 4 bilhões, nos próximos cinco anos.

Apesar de ser um número muito expressivo, explica ele, esse valor representa menos de 1% da exportação Brasileira de soja e milho. “Trabalhamos com margens muito baixas. Então, o nosso desafio é sempre manter um custo muito menor do que as empresas multinacionais. O primeiro bilhão era a primeira barreira, nós temos um plano para esse ano dobrar o faturamento este ano.”

Durante a conversa, ele faz uma avaliação do mercado nacional e internacional de grãos – “a Europa tem se tornado cada vez um player menos importante para o Brasil”. Humberg fala sobre o movimento do agronegócio na Bolsa de Valores. “[Os investimentos] não somam 5% do total do valor das empresas listadas. É muito pouco dentro da economia brasileira”, avalia.

Gargalos

Para o empresário, com o crescimento da produção de soja e de milho, o setor vai exigir uma logística muito maior. “Quem não tiver logística adequada pode ficar fora do jogo”, atesta. “A gente está se mexendo, estamos estudando possíveis investimentos em ativos de logística, como terminais portuários.”

Para finalizar, o CEO falou sobre a questão ambiental e a influência da péssima gestão do meio ambiente nos negócios. Ele acredita que de fato há problemas, mas também existem iniciativas sustentáveis importantes que devem ser divulgadas.

"A gente deveria trabalhar melhor a diplomacia governamental. Temos um setor que tem boas práticas ambientais, mas pouco se divulga. Tem que melhorar esse marketing e se preparar para o futuro nessas iniciativas ambientais. O Brasil tem tudo para ser celeiro e alimentador do mundo, para isso precisa estar preparado para todo tipo de demanda", conclui.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/02/2021



TRIBUNA DO NORTE

GOVERNO VAI REVER ESTUDOS PARA MELHORAR LICENCIAMENTOS

Os atrasos que regularmente fazem parte do histórico de boa parte das obras em todo o País costumam recorrer a um mesmo vilão quando precisam ser justificados: a culpa é do licenciamento ambiental, do Ibama e secretarias estaduais do meio ambiente, que demoram para analisar os projetos e comprometem os cronogramas.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, porém, faz um mea-culpa sobre o assunto e admite que, na realidade, são frequentes as situações em que os estudos de impacto ambiental têm péssima qualidade técnica, o que acaba por gerar devoluções e sucessivos pedidos de correções e complementos, transformando o processo de licenciamento em um drama sem conclusão.

"É preciso fazer um mea-culpa sobre isso e reconhecer que não vínhamos fazendo a nossa parte tão bem quanto o necessário. Estávamos cobrando do órgão ambiental uma velocidade no licenciamento, mas deixávamos de fazer a nossa parte", disse Freitas, em entrevista ao Estadão. "Muitas vezes, o licenciamento trava por causa da baixa qualidade desses estudos. A gente estuda mal e, de repente, oferece um produto ruim para o órgão de meio ambiente analisar. É um aprendizado para nós."

NOVA LEI

Desde o início do governo Bolsonaro, o ministro da Infraestrutura vinha sendo um dos maiores defensores do projeto de lei que tramita no Congresso e que prevê uma nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental, sob relatoria do deputado Kim Kataguiri (DEMSP). O ministro diz que continua a apoiar o projeto, mas afirma que, a partir de mudanças no próprio ministério para elaborar os estudos de impacto ambiental, tem conseguido avançar no tema sem a necessidade de mudanças drásticas no processo.

"Ter normas mais claras para o licenciamento ambiental é algo bom, porque retira a burocracia e torna o processo mais objetivo. Agora, o que temos visto é que a gente consegue fazer o licenciamento de obras sem a mudança na lei", comentou.

O ministério passou a revisar estudos contratados para diversas obras, o que, segundo Freitas, tem dado resultado prático para adiantar o cronograma de licenciamento. Nesta situação estão incluídas estradas como a BR-135, na Bahia, que teve seu estudo espeleológico refeito. O impacto a terras indígenas também passou a ser reanalisado em relação a rodovias como a BR-158 e a BR-080, em Goiás. As revisões também estão em andamento nos estudos da Ferrogrão, prevista para ser erguida entre o Mato Grosso e o Pará, e a reconstrução da BR-319, que liga Porto Velho (RO) a Manaus (AM).

"Estamos investindo nisso, internamente, para melhorar os estudos, interagindo mais vezes com o órgão ambiental, e de forma continuada. Isso tem mudado a nossa vida, no que diz respeito ao

licenciamento. Temos tido um ganho claro de tempo em concessões de licença", diz Tarcísio.

Fonte : *Tribuna do Norte*

Data : 18/02/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS ELEVA PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E DIESEL SOBE 15%

ATUALIZADA ÀS 10H20, COM INFORMAÇÕES DA PETROBRAS

Por *Gustavo Gaudarde* - 18 de fevereiro de 2021 - Em *Combustíveis*

A Petrobras vai elevar os preços do diesel e da gasolina pela segunda vez em fevereiro, a partir de sexta (19). O litro do diesel vai ficar R\$ 0,3305 mais caro e a gasolina vai subir R\$ 0,2262 por litro.

Segundo a companhia, os preços médios da gasolina entregue às distribuidoras sobe 10,2%, para R\$ 2,48 por litro. No caso do diesel, a alta será de 14,7%, para R\$ 2,58 por litro.

Hoje, o preço médio de venda de gasolina da Petrobras para as distribuidoras está em R\$ 2,25 por litro e o do diesel em R\$2,24 por litro. O reajuste anterior foi feito em 9 de fevereiro.

Este é o quarto reajuste da gasolina e o terceiro do diesel em 2021.

“O alinhamento dos preços ao mercado internacional é fundamental para garantir que o mercado brasileiro siga sendo suprido sem riscos de desabastecimento pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros refinadores, além da Petrobras”, disse a empresa, em nota.

“Este mesmo equilíbrio competitivo é responsável pelas reduções de preços quando a oferta cresce no mercado internacional, como ocorrido ao longo de 2020”, diz a nota da Petrobras.

Com a inflação nos combustíveis, a Petrobras e o governo federal tem sofrido com a pressão de consumidores, mas também do mercado financeiro, que defende a liberdade de reajuste nos preços dos combustíveis. O governo tenta alterar a tributação dos combustíveis para remover distorções e dar destaque ao peso do imposto estadual, o ICMS, nos preços.

Bolsonaro reclama do lucro das distribuidoras e diz que aumento do diesel previne desabastecimento A Petrobras, por sua vez, tem feito uma campanha em que diz que não é responsável pelos preços cobrados na bomba e que os combustíveis no Brasil não são caros na comparação com outros países.

Gasolina atinge paridade, diz Abicom

Segundo a Abicom, os novos preços da gasolina representam a paridade entre os preços domésticos e os internacionais, que vem subindo forte neste início de 2021 com a valorização do petróleo.

Para o diesel, contudo, a Abicom calcula uma defasagem de R\$ 0,10 por litro do combustível.

A associação representa importadores e vem questionando a política de preços da Petrobras, inclusive no CADE.

Mercado calcula que defasagem dos combustíveis persiste

Segundo a Abicom, a Petrobras está descumprindo os compromissos firmados com o conselho no acordo para abertura do mercado de refino, com a venda de 8 unidades de refino.

A Petrobras nega e afirma que a política de paridade está sendo cumprida.

Brent a US\$ 65

Os contratos futuros do Brent são atingiram a máxima de US\$ 65,50 até às 10h desta quinta (18), chegando a maior cotação desde setembro de 2019. Nos EUA, o WTI é negociado acima de US\$ 61,37.

As commodities vem experimentando um ciclo de recuperação dos preços, refletindo o controle da produção imposto pela OPEP e aliados, incluindo a Rússia, além dos pacotes de estímulos nos países para retomada econômica e o avanço da vacinação contra a covid-19.

Os países produtores do Golfo Pérsico, liderados pela Arábia Saudita, negociam uma elevação das cotas de produção, o que tende a limitar as pressões inflacionárias.

O mercado também precifica a emergência climática nos EUA, que tem provocado temperaturas extremamente baixas, pressionado os sistemas de energia e a demanda por combustível.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/02/2021

DECLARAÇÃO DE ROBERTO CASTELLO BRANCO SOBRE CAMINHONEIROS TERÁ “CONSEQUÊNCIA”, DIZ BOLSONARO

Por Gustavo Gaudarde - 18 de fevereiro de 2021 - Em Combustíveis, Política energética

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) afirmou mais de uma vez nesta quinta (18) que os aumentos nos preços dos combustíveis terão consequências para a Petrobras. Sem detalhar o que será feito, Bolsonaro criticou o aumento nos preços dos combustíveis e declarações recentes do presidente da companhia, Roberto Castello Branco.

“Você vai em cima da Petrobras, ela fala ‘opa, não é obrigação minha’. Ou como disse o presidente da Petrobras, há questão de poucos dias, ‘eu não tenho nada a ver com caminhoneiros, eu aumento preço aqui e não tenho nada a ver com caminhoneiro’. Foi o que ele falou [e] isso vai ter uma consequência, obviamente”, disse Bolsonaro.

A partir de amanhã (19), os preços médios do diesel fornecido pela Petrobras às distribuidoras vão subir 14,7% e a gasolina vai ficar 10% mais cara. Será o quarto reajuste do ano e ocorre no momento em que o mercado vê represamento dos preços, com a manutenção dos preços dos combustíveis em patamares mais baixos que os praticados no mercado.

Em janeiro, ainda sob a pressão da ameaça de greve dos caminhoneiros, Castello Branco afirmou que a insatisfação da categoria é “um problema que não é da Petrobras.”

“Trata-se de um problema de excesso de oferta, não da Petrobras”, disse na época.

Bolsonaro voltou a afirmar que não pode controlar os preços da Petrobras, mas que mudanças vão ocorrer nas empresas “nos próximos dias”.

“Mas eu não posso interferir e nem iria interferir na Petrobras, se bem que alguma coisa vai acontecer na Petrobras nos próximos dias. Você tem que mudar, alguma coisa vai acontecer”.

Subsídio para diesel por dois meses

Para compensar a alta no custo do diesel para os consumidores, o governo vai subsidiar por dois meses o combustível, com a desoneração de PIS/PASEP e COFINS, que representam cerca de 9% do preço final do combustível.

“Não tem quem não ficou chateado com o reajuste hoje. A Petrobras tem essa garantia, liberdade, autonomia para reajustar os combustíveis levando em conta o preço do barril do petróleo lá fora e o preço do dólar aqui dentro”, disse o presidente.

Para ele, contudo, o aumento de hoje foi “excessivo”.

“Nesses dois meses, vamos buscar uma medida definitiva para zerar esse imposto no diesel, até para ajudar contrabalancear esse aumento excessivo da Petrobras”, disse.

A composição de preços varia ao longo do tempo, mas em geral, a realização da Petrobras representa em torno de 50% do preço final do diesel comercializado no Brasil.

Hoje, a realização da companhia está em 49% do preço, enquanto a distribuição e a revenda ficam com 15%, segundo cálculos da própria Petrobras para o período de 31 de janeiro a 6 de fevereiro.

A tributação total é da ordem de 25%. Atualmente, com a CIDE zerada, PIS/PASEP e COFINS (impostos federais) representam 9% e o ICMS dos estados, 14% da composição do preço diesel.

O custo do biodiesel representa 13% com a mistura obrigatória de 12% no diesel comercializado nos postos. O B12 entrou em vigor este ano.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

STF DECIDE QUE TELES NÃO PRECISAM PAGAR POR USO DE ÁREAS PÚBLICAS PARA INSTALAR ANTENAS

Empresas poderão continuar instalando antenas em locais como rodovias

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu por 10 votos a 1, nesta quinta-feira, manter a gratuidade do uso de espaços públicos, incluindo rodovias, para a instalação de infraestrutura por empresas de telecomunicações.

Os ministros entenderam que a isenção, prevista desde 2015 pela Lei Geral das Antenas, é constitucional e pode ser definida por legislação federal. Além disso, eles avaliaram que a gratuidade é um fator importante para a universalização dos serviços de internet e telefonia no Brasil.

A ação contra a gratuidade foi apresentada pelo procurador-geral da República (PGR), Augusto Aras. A lei impede que estados e municípios cobrem das empresas pelo uso de espaços públicos para a instalação da infraestrutura, como a colocação de antenas de TV a cabo e telefonia.

Para a PGR, a norma viola a autonomia de estados e municípios, reduz receitas e retira a prerrogativa desses entes de dispor dos bens integrantes de seu patrimônio jurídico.

Os ministros seguiram entendimento do relator do caso, ministro Gilmar Mendes, de que “o legislador federal, para garantir a universalização e a prestação eficiente dos serviços de telecomunicações, poderia – por exceção normativa clara – impedir a cobrança de preço público pelo uso das faixas de domínio de rodovias”.

Para o ministro, “a possibilidade de um ente público (como o ente estadual) cobrar pelo uso de seus bens não pode impor ônus demasiadamente excessivo à prestação de serviços públicos de outra esfera da federação”.

As teles dizem que a regra da gratuidade poupou nos últimos anos cerca de R\$ 4 bilhões e afirmam que esses recursos são usados para tornar viável a prestação de serviços em cidades menores ou distantes dos grandes centros.

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) afirmou que derrubar a gratuidade poderia trazer “impactos econômicos negativos” no setor “afetando a competição que beneficia, em última instância, o consumidor”. O órgão cita ainda a chegada do 5G ao país, cujo leilão deve ser realizado neste ano.

O 5G, diz a Anatel, “demandará procedimentos de licenciamento mais céleres e simplificados, podendo o Brasil ficar defasado tecnologicamente caso ainda imponha tais barreiras incompatíveis com as necessidades de expansão de infraestrutura”. Por conta das características do 5G, são necessárias mais antenas que o 4G.

A Conexis, associação das empresas de telecomunicações, considerou a decisão do STF “extremamente importante para a continuidade da expansão da internet e dos serviços de telecomunicações no país”.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/02/2021

AUXÍLIO EMERGENCIAL: NOVA RODADA DO BENEFÍCIO DEVE SER VOLTADA A FAMÍLIAS COM RENDA DE ATÉ R\$ 600 POR PESSOA

Limite é maior que o definido na primeira etapa do programa, no ano passado, mas governo faz pente-fino para focalizar repasses a mais pobres e evitar fraudes

Por Geralda Doca

BRASÍLIA - O governo quer ampliar o limite de renda per capita, por pessoa da família, para R\$ 600 na renovação do auxílio emergencial. Este critério alcança trabalhadores que não se enquadram no Bolsa Família e supera o valor definido na lei que criou o benefício de meio salário mínimo, que seria de R\$ 550 neste ano.

Apesar do limite de renda mais amplo, a nova rodada do programa terá público mais restrito. A expectativa é que o novo auxílio seja pago a 40 milhões, sendo 20 milhões de pessoas hoje cobertas pelo Bolsa Família e outros 20 milhões de trabalhadores informais. No ano passado, 68 milhões de pessoas foram beneficiadas pelos repasses.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, avalia que o congelamento do salário dos servidores públicos de União, estados e municípios em vigor neste ano é suficiente como compensação para pagar uma nova rodada do auxílio emergencial. A proposta de emenda à Constituição (PEC) Emergencial, que trará a cláusula de calamidade para liberar a prorrogação do benefício será pautada na semana que vem no Senado, disse o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), nesta quinta-feira, após reunir-se com líderes.

A focalização dos pagamentos previstos para este ano será feita por meio de outros métodos, além da definição do critério de renda. Uma das formas é o cruzamento de informações com vários bancos de dados oficiais para evitar que pessoas que não são consideradas vulneráveis tenham acesso ao benefício.

Ao todo, o Cadastro Único (que reúne beneficiários de programas sociais) contém dados de quase 128 milhões de pessoas, em vários estágios de averiguação de informações. Os 40 milhões focalizados na renovação do auxílio passaram por vários crivos. Esse número é considerado a melhor radiografia da população mais necessitada, segundo técnicos do Ministério da Cidadania.

Na avaliação da pasta, o grupo de 40 milhões de pessoas definido a partir desse pente-fino precisa de amparo por se encaixar na parcela mais vulnerável da população e não dispor meios de obter renda, principalmente na crise gerada pela pandemia.

O critério de renda a ser considerado não será mensal, mas trimestral e semestral, diante da variação de rendimentos dessas famílias. Muitas vezes, elas têm renda em um mês e não tem no outro, explicou um técnico.

Segundo uma fonte, boa parte desses trabalhadores informais a serem beneficiados já tinham declarado renda per capita de até R\$ 600 ao se inscrever no Cadastro do Ministério da Cidadania, antes mesmo do anúncio do auxílio emergencial em abril de 2020.

O restante fez a autodeclaração no aplicativo da Caixa Econômica Federal e teve as informações cruzadas com vários bancos de dados oficiais.

Cenários para valor do benefício

O valor do auxílio e o número de parcelas ainda não estão definidos. O governo trabalha com vários cenários, de R\$ 200, R\$ 250 e R\$ 300, em três e quatro parcelas. Caso seja fixado em R\$ 250 em quatro vezes, o impacto é estimado em R\$ 30 bilhões neste ano.

O pagamento de cota dupla para mães solteiras ainda depende da margem que o governo vai conseguir no orçamento, durante as negociações com o Congresso Nacional.

O deputado Marcelo Ramos (PP-AM), vice-presidente da Câmara dos Deputados, disse que a equipe econômica quer aproveitar a pressão pela renovação do auxílio para aprovar medidas de ajuste fiscal. Contudo, ele disse que apoia, diante da necessidade de sinalizar aos investidores que o governo está preocupando com as contas públicas no momento de alta no endividamento.

— A estratégia do governo é usar a pressão pelo auxílio emergencial para aprovar outras medidas compensatórias — destacou o parlamentar.

O líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR) disse que o principal problema é construir uma ampla maioria no Congresso que permita aprovar com rapidez uma proposta de emenda à Constituição, que autorize o Executivo a prorrogar o auxílio emergencial, fora do teto do gasto público e ao mesmo tempo corte de despesas obrigatórias, ainda que seja só a partir de 2022.

— Se não houver unanimidade, vamos levar um ano para aprovar a proposta, considerando os prazos regimentais — destacou Barros.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/02/2021

GOVERNO REDUZ TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE BICICLETAS E A IGUALA A DE PAÍSES DO MERCOSUL

Deputados e senadores do estado vão tentar derrubar medida, que afeta diretamente a Zona Franca de Manaus

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - Em uma decisão que irritou a bancada amazonense no Congresso, devido ao impacto da medida no polo industrial de Manaus, o governo vai reduzir a tarifa de importação de bicicleta, hoje de 35%.

Segundo resolução da Câmara de Comércio Exterior (Camex) publicada nesta quinta-feira, no Diário Oficial da União, a queda da alíquota ocorrerá em três etapas: para 30% a partir de 1º de março; 25% em 1º de julho; e 20% ao no fim de dezembro de 2021.

Antes de ser publicada, a medida foi antecipada pelo presidente Jair Bolsonaro na noite de quarta-feira nas redes sociais.

No Twitter, Bolsonaro anunciou a decisão da Camex e publicou uma foto, de short e sem camisa, montado em uma bicicleta. Técnicos da área econômica do governo argumentam que a ideia é aumentar a concorrência desse meio de transporte no mercado interno e permitir a queda de preços.

De acordo com o Ministério da Economia, a alíquota de 35% era mantida desde 2011, como um dos produtos que fazem parte da lista de exceções à Tarifa Externa Comum (TEC).

Quando cair para 20%, o Brasil voltará a praticar o mesmo percentual usado pelos demais sócios do bloco, também integrado por Argentina, Paraguai e Uruguai.

Ao saber da notícia, o primeiro vice-presidente da Câmara dos Deputados, Marcelo Ramos (PL-AM), divulgou um vídeo informando que a bancada atuará em duas frentes: apelar contra a medida diretamente ao ministro da Economia, Paulo Guedes, e apresentar um projeto de decreto legislativo para derrubar a queda tarifária.

O senador Omar Aziz (PSD-AM) enviou uma carta para Guedes e Ramos se reunirá com o ministro na semana que vem.

No vídeo, o deputado destaca que o Amazonas vive um dos momentos mais críticos da história, marcado por uma crise sanitária sem precedentes e com efeitos econômicos gravíssimos. Segundo o parlamentar, milhares de amazonenses não podem trabalhar, o que torna ainda maior a dependência dos empregos do polo industrial de Manaus.

— A medida inviabiliza o polo de bicicletas da Zona Franca de Manaus e transfere empregos para a China — afirmou Ramos.

A Zona Franca de Manaus é um parque industrial que contrata, direta e indiretamente, mais de cinco mil trabalhadores. Além de bicicletas, o polo abriga empresas dos setores de televisão, informática e motocicletas.

São indústrias que recebem incentivos fiscais e contam com a tarifa de 35% para se protegerem dos importados.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/02/2021

PREFEITURA DO RIO PREPARA LINHAS DE MICROCRÉDITO EM PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA

Por Glauce Cavalcanti

A Prefeitura do Rio está preparando um programa com linhas de microcrédito para ajudar micro e pequenas empresas cariocas impactadas pela pandemia.

A operação ficará a cargo da Fomenta Rio, agência de fomento do município, explica o secretário de Desenvolvimento Econômico Chicão Bulhões. A meta é somar R\$ 20 milhões em recursos, que virão de parcerias com empresas privadas.

Há dois caminhos sendo avaliados para o programa em prática. Um deles seria utilizando linhas de crédito já existentes do Sicoob. O outro é a criação de um fundo de investimento de direitos creditórios (FIDC). Com isso, detalhes sobre taxa de juros, valores disponíveis para empréstimos e carência ainda não estão definidos.

Bulhões pretende discutir uma parceria com o Sebrae para o projeto. (Com Raphaela Ribas)

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL QUER CORTE DE PELO MENOS 20% NA TAXA DO MERCOSUL A PARTIR DESTE ANO

Tarifa é cobrada por todos os países do Mercosul na importação de produtos de fora do bloco e hoje está, em média, em 13,5%

Por Lorena Rodrigues e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo brasileiro negocia a redução da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul em pelo menos 20% a partir de 2021. Segundo o Estadão/Broadcast apurou, a ideia está em discussão na equipe econômica. A intenção é que o corte seja feito gradualmente, mas já iniciando neste ano. Também está em análise a redução de tarifas de importação sobre bens de capital e de informática, o que pode ser feito sem o aval do Mercosul.

O próprio ministro da Economia, Paulo Guedes, disse, na quinta-feira, 11, em evento virtual, que iria anunciar em breve "passos para a reabertura da economia". Em reunião com empresários no dia seguinte, ele chegou a citar os 20% de redução da TEC, que é o número que o governo acredita ter apoio da Argentina e de outros países do Mercosul.

Mercosul

O governo brasileiro negocia a redução da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul em pelo menos 20%, a partir deste ano. Foto: Divulgação

A redução de tarifas, porém, não foi bem recebida pelo setor privado e parte da equipe do ministro acha que não é hora de abrir mais a economia brasileira, por causa da pandemia do coronavírus. Segundo o Estadão/Broadcast apurou, Guedes é favorável à abertura - que vem sendo prometida por ele desde a campanha de 2018 - mas, diante da reação do setor privado, o ministro ainda não bateu o martelo sobre como e quando isso será feito.

A TEC é a tarifa cobrada por todos os países do Mercosul na importação de produtos de fora do bloco e hoje está em média em 13,5%. A expectativa no governo brasileiro é que no fim de março - quando está prevista uma reunião entre os presidentes de Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai - seja anunciada ainda a intenção de mudar uma resolução que impede que os integrantes do bloco negociem acordos com outros países sem a participação de todos os membros.

Uma das ideias é que os países possam começar a negociar individualmente e, em um segundo momento, os outros membros do bloco aderirem aos termos já negociados. Outra alternativa é permitir que os membros conversem bilateralmente com países específicos.

Guedes está buscando afastar as resistências da indústria à maior abertura comercial. O assunto foi abordado pelo ministro durante reunião virtual na sexta-feira, 12, com 15 lideranças empresariais do movimento Coalizão Indústria, que no mês passado publicou manifesto em defesa das reformas.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, Guedes falou da proposta de abertura comercial para este ano, mas garantiu que ela será feita gradualmente. O ministro também pediu apoio às privatizações e ao novo marco do regime fiscal, que a equipe econômica tenta aprovar junto com a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que vai permitir uma nova rodada de auxílio emergencial.

Depois do encontro, empresários reservadamente manifestaram desconforto com a proposta de abertura alegando que não é momento para avançar nesse pauta por conta dos efeitos da pandemia da covid-19. No fim do governo Michel Temer, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou medidas de abertura comercial no setor de bens de capital e informática, que depois não avançaram no governo Bolsonaro.

Procurada para falar sobre o assunto, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) defendeu a abertura comercial por meio de uma agenda de negociação de “acordos equilibrados e do aprofundamento da agenda econômica do Mercosul”.

“No âmbito do Mercosul, qualquer alteração da TEC deve, necessariamente, passar primeiro por consulta pública abrangente, com a participação de representações empresariais de todos os setores econômicos do Brasil e dos demais países do bloco”, afirmou, em nota.

A CNI disse ainda que o acesso ao mercado brasileiro de maneira negociada traz “menores riscos econômicos e sociais, entre eles o aumento no desemprego”. “A demora na abertura econômica brasileira está relacionada, sobretudo, a um atraso na agenda de competitividade do país. O Brasil precisa avançar na agenda de reformas estruturais, sobretudo a reforma tributária, e na agenda de competitividade do comércio exterior”, completou.

Tarifa comum

No fim de 2019, o governo brasileiro apresentou ao Mercosul um estudo mostrando que, para que a tarifa comum se aproximar do cobrado no resto do mundo, seria necessário um corte de 50% na alíquota. Depois que o presidente Alberto Fernandez assumiu o governo argentino, os técnicos daquele país apresentaram um segundo estudo, defendendo a redução em 20%, que é o valor agora considerado como piso pelo governo brasileiro.

O governo brasileiro acredita que os demais países do Mercosul compartilham a opinião de que o bloco, que faz 30 anos em 2021, precisa ser mais flexível. Mas Guedes quer que isso seja feito de forma “muito suave” para dar tempo de o setor privado se adaptar.

A intenção é que a redução da alíquota para a importação de bens de capital e informática (BIT/BK) seja feita de forma concomitante à redução na TEC, para que a abertura seja “horizontal”, e não atinja um setor ou outro de forma diferenciada.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/02/2021

FUNCIONÁRIOS DA FORD NA BAHIA TAMBÉM RETOMAM TRABALHO PARCIAL NA SEGUNDA-FEIRA

Na quarta-feira, trabalhadores da unidade de motores em Taubaté já tinham acertado com a empresa o retorno após reunião de conciliação no TRT local

Por Cleide Silva, São Paulo

Cerca de 500 funcionários da Ford em Camaçari (BA), de um total de 4 mil, vão retomar ao trabalho na segunda-feira para a produção de peças para o mercado de reposição. Mesma medida já havia sido anunciada na quarta-feira, 17, pelos funcionários da unidade de motores em Taubaté (SP). Até o início desta noite a empresa não tinha ainda divulgado número oficial de pessoas que vão reassumir os postos e nem o prazo para esse trabalho temporário.

Algumas concessionárias já começavam a constatar falta de alguns componentes para manutenção de modelos da marca. A decisão do retorno na Bahia ocorreu após audiência de conciliação entre o Sindicato dos Metalúrgicos de Camaçari e representantes da Ford no Tribunal Regional do Trabalho (TRT) local.

Segundo Júlio Bonfim, presidente do sindicato, com o acordo todos os trabalhadores vão continuar recebendo salários e não haverá demissões ao longo do período das negociações, que foi estendido para 90 dias. Anteriormente, o prazo dado pela empresa para encerrar negociações era esta semana, informa ele.

Nesta sexta-feira, 19, Ford, sindicato e fabricantes de autopeças que operam dentro do complexo automotivo baiano também vão discutir a volta de parte dos seus funcionários.

Sindicato ainda tenta reverter fechamento

Em nota, a Ford confirma que, em negociações com os sindicatos dos metalúrgicos de Taubaté e de Camaçari foi firmado compromisso para retorno das atividades nas duas fábricas. Também faz parte dos acordos a continuidade das negociações diretamente com a Ford, com um cronograma de reuniões semanais.

“A partir de agora a Ford vai trabalhar junto às entidades sindicais de cada localidade para organizar o retorno dos empregados às atividades”, informa a empresa, que não divulgou números de funcionários que devem trabalhar a partir de segunda-feira.

No caso dos trabalhadores de Taubaté, ficou acertada também uma reunião entre o sindicato e dirigentes globais da Ford até o dia 25. Segundo Cláudio Batista, presidente do Sindmetau, é esse pessoal que tem poderes de decisão de reverter o encerramento das atividades da montadora no Brasil. “Caberá ao sindicato levar proposta concreta de alternativas”, afirma.

Troller mantém atividades até fim do ano

A Ford anunciou o encerramento da produção de veículos no País no dia 11 de janeiro, data em que as atividades das fábricas de Camaçari, onde eram feitos os modelos Ka e EcoSport, e de Taubaté, responsável por motores, foram paralisadas. Desde então a empresa tenta negociar o valor da indenização aos funcionários, mas não houve acordo com os sindicatos.

Outra fábrica do grupo em Horizonte (CE), que produz o jipe Troller T4, vai manter a produção até o fim do ano e depois também será fechada. Segundo o governo do Ceará, que tenta atrair interessados em manter a produção do veículo desenvolvido no Estado, três interessados já procuraram a Ford. A unidade emprega cerca de 500 pessoas.

A Ford também enfrenta dificuldades em negociar o fim do contrato de parte de suas 283 revendas no Brasil, que não aceitaram a primeira proposta de indenização feita pela empresa. A montadora reservou US\$ 4,1 bilhões para indenizar trabalhadores, concessionários, fornecedores e para o encerramento de atividades produtivas. O grupo se manterá no mercado brasileiro como importador de automóveis premium da marca.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/02/2021

PESQUISA APONTA QUE INVESTIMENTO EM ENERGIA SOLAR E EÓLICA DEVE GERAR 1,2 MILHÃO DE NOVOS EMPREGOS

O Brasil está hoje em sétimo lugar no ranking mundial de capacidade instalada de energia eólica e a geração solar responde por 8% da potência total do País

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Fórum Econômico Mundial, em parceria com a consultoria Accenture, realizou um levantamento global para analisar o impacto dos investimentos em novas tecnologias de geração de energia.

No Brasil, a estimativa é de que, nos próximos cinco anos, os investimentos da indústria de energia solar e eólica podem gerar mais de 1,2 milhão de novos empregos, além de reduzir em 28 toneladas a emissão de gases de efeito estufa. Os dados foram apurados com 25 empresas de serviços públicos globais e empresas de tecnologia voltada ao setor elétrico.

A energia eólica acaba de atingir a marca de 18 GW de capacidade instalada, em 695 parques eólicos e mais de 8.300 aerogeradores. Os dados foram divulgados nesta quinta-feira, 18, pela Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), instituição que reúne cerca de cem empresas da indústria eólica, incluindo fábricas de aerogeradores, de pás eólicas, operadoras de parques eólicos, investidores e diversos fornecedores da cadeia produtiva.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/2/1611196187023.jpg>

O Brasil tem hoje 62 parques eólicos em operação, com potência total de 1,895 mil megawatts (MW), segundo dados da Aneel. Foto: Jf Diorio/Estadão

Atualmente, 28,8 milhões de residências por mês já podem ser abastecidas com a energia dos ventos. O Brasil está em 7.º lugar no ranking mundial de capacidade instalada de energia eólica. Em 2012, era o 15.º colocado. A eólica é a segunda fonte de geração de energia elétrica no Brasil e, em dias de recorde, já chegou a atender até 17% do País durante todo o dia.

Já a geração solar (fotovoltaica) está distribuída, atualmente, em 4.440 plantas, respondendo por 8% da potência total do País, se considerados todos os projetos em operação, em construção e planejados, segundo a Aneel.

Em muitos parques eólicos, a geração solar passou a ser um complemento importante na entrega de energia, com a instalação de painéis abaixo dos cataventos. Dessa forma, o aproveitamento da área é total, principalmente na Região Nordeste do País, que tem forte incidência de sol, com vento mais forte no período noturno.

O estudo mostra que, nos próximos anos, o Brasil será marcado pela expansão de energias renováveis não hidrelétricas e modernização do sistema de transmissão por meio de redes e medidores “inteligentes”, entre outras tecnologias.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/02/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL E ARGENTINA NEGOCIAM CORTE DE 20% NAS TARIFAS DE IMPORTAÇÃO DO MERCOSUL

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília



[https://s2.glbimg.com/7-dn4XdedsEwMnb3Fa1Ok5xk-LQ=/0x0:2721x2337/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/U/4/qph4MwRRReKz48C6gJJ3w/foto25opin-201-col-op1-a16.jpg](https://s2.glbimg.com/7-dn4XdedsEwMnb3Fa1Ok5xk-LQ=/0x0:2721x2337/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/U/4/qph4MwRRReKz48C6gJJ3w/foto25opin-201-col-op1-a16.jpg)

— Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Depois de uma tentativa frustrada em 2019, quando o Brasil apresentou aos sócios do Mercosul uma proposta preliminar para reduzir a Tarifa Externa Comum (TEC) praticamente pela metade, a equipe econômica recolocou o assunto em sua lista de prioridades. Agora estuda-se um corte linear, válido para todos os setores, de aproximadamente 20% das alíquotas de

importação atuais.

Pressionado por economistas que lhe cobram a implementação da agenda liberal prometida na campanha, o ministro Paulo Guedes quer dar novo gás às discussões de abertura comercial. Ele acredita que há uma nova janela de oportunidade para levar essa pauta adiante, após as vitórias do deputado Arthur Lira (PP-AL) e do senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) nas eleições do Congresso Nacional. O movimento tem sido chamado internamente, no ministério, de agenda "reloaded" de reformas econômicas.

No caso da redução da TEC, Guedes considera fundamental avançar até o fim de 2021, evitando um ano eleitoral e a previsível resistência de setores mais protecionistas da indústria. Esse calendário coincide com a presidência rotativa do Brasil no Mercosul, que comandará o bloco no segundo semestre.

Em encontro com representantes da Coalizão Indústria, na sexta-feira pré-Carnaval, o ministro comunicou a intenção de reduzir as tarifas de importação do Mercosul em 20%. Ele disse que esse corte aumentará a competitividade brasileira, ao baratear insumos usados nos processos produtivos, e ajudará no combate à inflação. No fim da reunião, fez um apelo aos participantes para que o número não fosse vazado à imprensa.

O patamar de 20% para a redução da TEC não é aleatório. Pouco antes das últimas eleições argentinas, o governo brasileiro fez um exercício preliminar de corte das tarifas. A ambição da equipe econômica, à época, era bem maior. Ela colocou na mesa uma ideia de levar a alíquota média para produtos industriais dos atuais 13,6% para 6,4%. Justificava-se que, assim, o Mercosul estaria mais alinhado às tarifas praticadas por países em igual nível de desenvolvimento no mundo.

Com a derrota nas urnas do então presidente Mauricio Macri, o assunto esfriou. O governo Alberto Fernández pediu tempo para fazer suas análises. As conversas nunca sumiram das reuniões do Mercosul, mas o tema da revisão da TEC passou a constar dos comunicados do bloco de forma quase burocrática. Até que, diante da insistência das autoridades brasileiras em avançar na discussão, os argentinos levaram ao Mercosul sua proposta preliminar: um corte de 20%. Houve até certa surpresa, em Brasília, com a sinalização vinda de Buenos Aires.

Isso significaria, grosso modo, diminuir as alíquotas praticadas no bloco para algo em torno de 11%. Não é o que, a princípio, desejava a equipe econômica. Essa redução, no entanto, hoje é vista em Brasília como o "possível e viável" de fazer sem esbarrar no lobby protecionista de parte da indústria. Os prazos de implementação da queda, bem como se haveria uma única rodada ou se seria faseada, ainda não foram discutidos.

A ideia de fazer um corte linear - e não com percentuais diferentes por cada setor ou subsetor - parte de um pressuposto: impedir que pressões de entidades mais bem organizadas barrem a queda de tarifas para esse ou aquele produto específico, abrindo uma guerra entre potenciais vencedores e perdedores. Talvez seja um ponto de fricção com a Argentina, preocupada em preservar alguns setores da indústria que julga terem menos competitividade e que preferem ver protegidos por mais tempo.

Embora a TEC esteja em 14%, na média, vários produtos e setores da indústria praticam alíquotas maiores. É o caso de automóveis e ônibus (35%), calçados (35%), têxteis e vestuário (30% a 35%), vinhos (27%), máquinas e equipamentos (até 16%).

Além das críticas recebidas por seus colegas economistas, de que o Brasil não avançou na prometida abertura comercial, outro fato incomoda Guedes. O acordo de livre comércio Mercosul-União Europeia, fechado em 2019, parou. Diante da alta do desmatamento na Amazônia, vários países da UE se posicionaram publicamente contra a assinatura e a ratificação do tratado, postergando o início da redução de tarifas que começaria quando o acordo fosse implementado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/02/2021

FILA DE CAMINHÕES CONTINUA NO ACESSO AO PORTO DE MIRITITUBA (PA)

Chuvas pioraram situação do tráfego em trecho sem pavimentação da BR-230
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

O acesso ao porto de Miritituba, em Itaituba (PA), continua complicado e uma fila de caminhões permanece no local após chuvas causarem buracos e atoleiros, segundo relatos de caminhoneiros em redes sociais.

O congestionamento na região de Miritituba acontece em um trecho sem pavimento de cerca de 7 quilômetros da BR-230, conhecida como Transamazônica, que liga a BR-163 à Estação de Transbordo de Carga (ETC) do Tapajós. Há alguns dias, o congestionamento chegou a 3 mil veículos.

A empresa Sotran Logística diz, em nota, que há muito grão indo para transbordo e o porto está muito cheio. Algumas operações ficaram paralisadas devido às chuvas.

No começo da semana, a Associação Brasileira de Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) informou que a fila havia começado no dia 11, com o excesso de caminhões para transporte de soja recém-colhida, ao mesmo tempo que as chuvas foram em volume muito elevado na região

Em nota, a entidade ressaltou que os caminhões não estavam atolados, mas que a chuva dificultava o andamento da viagem, devido às condições da estrada.

A Abiove também disse que o governo federal e a prefeitura de Itaituba estavam trabalhando para mitigar o problema.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 18/02/2021

COM FILAS NOS PORTOS, ANEC REDUZ EXPECTATIVA DE EMBARQUE DE SOJA EM FEVEREIRO

Projeção da entidade é que volume mínimo de embarques chegue a 5 milhões de toneladas, 1 milhão a menos que a estimativa anterior para o mês

Por Marcela Caetano, Valor — São Paulo

A Associação Nacional de Exportadores de Cereais, (Anec) reduziu a expectativa de exportação em fevereiro em 1 milhão de toneladas, para um intervalo entre 5 milhões e 7,9 milhões de toneladas, em razão da falta de soja para carregar navios e da chuva que impede a colheita e o carregamento nos portos. Em relatório divulgado ontem, a Anec projetava um volume mínimo embarcado de 6 milhões de toneladas.

“O problema, causado pelo atraso na colheita, aumentou porque a soja não está chegando aos portos”, afirmou o diretor -geral da Anec, Sérgio Mendes. Não apenas a chuva tem impedido a colheita, como também o carregamento dos navios graneleiros. Segundo ele, a preocupação com o pagamento de demurrage — estadia além do prazo estabelecido no porto — vem crescendo entre os exportadores.

De acordo com a Anec, 137 navios estavam atracados em terminais brasileiros e aguardando para embarque de soja nesta quinta-feira. Há outros 98 já previstos no line-up, mas que ainda não chegaram aos portos.

O Brasil deve embarcar 3,2 milhões de toneladas neste mês, segundo a consultoria MD Commodities, com sede em Chicago. O número é pouco menor que a metade da previsão anterior ,de 6,5 milhões de toneladas, informou a agência Bloomberg.

Em depoimento à agência, Pedro Dejneka, sócio da MD Commodities, afirmou que as exportações podem até ficar abaixo de 3 milhões de toneladas neste mês caso a colheita não ganhe ritmo no campo.

Para o ano todo, a MD Commodities disse à Bloomberg que as exportações brasileiras deverão somar 87 milhões de toneladas. Desse total, 83 milhões devem ser embarcadas até setembro, antes da entrada da safra americana no mercado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/02/2021

GOVERNO BUSCA PATROCÍNIO PARA REVITALIZAR BACIAS HIDROGRÁFICAS EM TROCA DE CRÉDITOS DE CARBONO

Empresas poderão mitigar o impacto ambiental de suas ações, fazendo associação de marca
Por Matheus Schuch, Valor — Brasília

O governo federal lançou um novo modelo de revitalização de bacias hidrográficas envolvendo a iniciativa privada e a possibilidade de comercialização de créditos de carbono. O objetivo nesta primeira fase do “Águas Brasileiras” é reunir projetos de recuperação de áreas degradadas em nascentes de rios e outras áreas pontuais para o abastecimento de água do país.

Um edital lançado pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) está convocando projetos que serão apresentados à iniciativa privada. Ao patrociná-los, as empresas poderão mitigar o impacto de suas ações ao meio ambiente, fazendo associação de marca.

Sem revelar nomes, o MDR garantiu que CEOs de empresas nacionais e multinacionais já procuraram a pasta dispostos a investir no programa. Um road show para a primeira rodada de projetos está previsto para o mês que vem. Na tentativa de entender a aceitação, o ministério também fez uma pesquisa on-line voltada a empresários em que 74% responderam que teriam interesse em apoiar projetos de revitalização associando sua marca a eles.

“A gente tem um potencial quase infinito e quase metade do país com áreas prioritárias. No mercado voluntário de carbono que já está colocado, há diversos projetos por iniciativa privada e a ideia é potencializar este mercado em áreas essenciais para segurança hídrica e abastecimento de água do país”, explicou a chefe da assessoria especial do MDR, Verônica Sanchez, em entrevista exclusiva ao Valor.

As regiões Centro-Oeste e Nordeste serão as primeiras contempladas, com as bacias do São Francisco, Parnaíba, Tocantins-Araguaia e Taquari. A seleção levou em conta as áreas mais degradadas e importantes para o abastecimento do país.

Diferente do “Floresta +”, projeto do Ministério do Meio Ambiente em que empresas pagam pela preservação de florestas e, assim, geram créditos de carbono, no “Águas Brasileiras” o foco será a reconstrução de áreas degradadas e medidas para proteção de pontos relevantes para o escoamento de água.

“Para garantir água em abundância e com qualidade, precisamos proteger aquíferos, cuidar das nascentes. Para a região Centro-Oeste continuar sendo o berço de produção de água do Brasil, onde nascem os grandes rios, é preciso garantir vegetação nativa, cercar para proteger as nascentes”, disse Sanchez.

O projeto mais avançado e já em execução parcial fica no rio Araguaia, entre Goiás e Mato Grosso, onde o governo federal atua em conjunto com Estados. A proposta de revitalização captou recursos da iniciativa privada para recuperar, inicialmente, 100 hectares.

A revitalização de bacias também ganha potencial, na opinião de Sanchez, na esteira da valorização de empresas ESG (sigla para “environmental, social and governance” – ambiental, social e

governança, em português), geralmente usada para medir as práticas ambientais, sociais e de governança.

“Cada vez mais se faz a pergunta, qual o impacto da sua empresa para o mundo? Qual o conjunto de medidas para compensar eventual impacto que cause ao Meio Ambiente? Muitas empresas entendem que o Brasil pode contribuir para disponibilizar áreas que mitiguem este impacto”, citou a assessora ministerial, vislumbrando até mesmo a comercialização de créditos de carbono por empresas que eventualmente gerem impacto de preservação superior à necessidade de compensação por suas atividades.

A ação reúne, além do MDR, os ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), do Meio Ambiente (MMA), da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), a Controladoria-Geral da União (CGU), a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) e a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/02/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

BOLSONARO DIZ QUE IMPOSTOS FEDERAIS SOBRE GÁS E DIESEL SERÃO ZERADOS

O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta quinta-feira (18), durante sua live semanal nas redes sociais, que o governo decidiu zerar os impostos federais que incidem sobre o gás liquefeito de petróleo (GLP) – o gás de cozinha – e o óleo diesel. A suspensão sobre o gás será definitiva. Já a interrupção na cobrança federal sobre o diesel terá duração de dois meses. As medidas foram decididas em uma reunião do presidente com a equipe econômica, ocorrida durante a tarde, e passam a valer no próximo mês.

“A partir de 1º de março agora, não haverá mais qualquer tributo federal no gás de cozinha, ad eternum. Então, não haverá qualquer tributo federal no gás de cozinha, que está, em média, hoje em dia, R\$ 90, na ponta da linha, para o consumidor lá. E o preço na origem está um pouco abaixo de R\$ 40. Então, se está R\$ 90, os R\$ 50 aí é ICMS, imposto estadual, e é também para pagar ali a distribuição e a margem de lucro para quem vende na ponta da linha”, disse o presidente.

No caso do diesel, Bolsonaro explicou que o corte no imposto será temporário até que o governo encontre uma forma de eliminar a cobrança de forma definitiva. O presidente também criticou reajustes recentes no preço dos combustíveis por parte da Petrobras e chegou a indicar que haverá mudanças na estatal em breve.

“Por que por dois meses? Porque, nesses dois meses, vamos estudar uma maneira definitiva de buscar zerar esse imposto no diesel. Até pra ajudar a contrabalancear esse aumento, no meu entender, excessivo, da Petrobras. Mas eu não posso interferir nem iria interferir na Petrobras. Se bem que alguma coisa vai acontecer na Petrobras nos próximos dias. Você tem que mudar alguma coisa.”

Atualmente, o único imposto federal incidente sobre o GLP e o diesel é o PIS/Cofins, que é de R\$ 2,18 por botijão e cerca de 35 centavos por litro do diesel, segundo informações da Agência Nacional de Petróleo (ANP). A Cide, outro imposto federal cobrado sobre combustíveis, já está zerada tanto para o diesel quanto para o GLP.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 18/02/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MODELO AUSTRALIANO DE GESTÃO VISTO COM CAUTELA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210218-porto-melbourne-reproducao-redes-sociais.jpg>

Reprodução Twitter Port of Melbourne

Referência do governo brasileiro para estudos de desestatização causa receio quanto a aumento de tarifas registrado após adoção em portos na Austrália. Governo brasileiro fala em continuidade de políticas tarifárias nos primeiros meses.

A referência do modelo australiano de gestão portuária para o processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) é vista com cautela no setor portuário nacional. Apesar do governo afirmar que será adotado um modelo adequado à realidade brasileira, há receio de alguns agentes porque a adoção dessa gestão na Austrália teria aumentado exponencialmente as taxas portuárias, com efeitos negativos em cascata na cadeia de suprimentos, gerando insatisfação em diversos stakeholders. Entre os problemas, são apontadas políticas e monopólio de preços, proteção e fiscalização regulatória limitada por parte do governo, restrições ao princípio da livre concorrência, contratos firmados de natureza inoperante e falta de transparência na gestão das autoridades portuárias.

“Embora frequentemente usado, o modelo landlord privado é inexistente na literatura e esse é um novo conceito de governança portuária contemplado por governos federais para conter o déficit público, reciclar capital de ativos e aprimorar a gestão dos portos”, explicou Marcella Lazzarini, mestre em gestão portuária pela Liverpool John Moores University em Liverpool, no Reino Unido. Ela observa que essa insatisfação é amplamente expressa pelo ‘Cade Australiano’ (The Australian Competition and Consumer Commission), armadores, estivadores, caminhoneiros, ferroviários, particularmente usuários dos portos e, paradoxalmente, pelo governo, nas esferas estadual e federal.

O modelo de governança portuária Landlord, adotado em mais de 80% dos portos no mundo, estabelece que a prerrogativa de gestão da infraestrutura portuária é do setor público e a gestão da superestrutura e operacional é do setor privado. Segundo Marcella, o modelo de desestatização portuária na Austrália (landlord privado) envolve a atípica transferência dos ativos de gestão da infraestrutura portuária do setor público para o privado através de concessões e o Estado retém o título de posse e legitimação da propriedade.

O modelo australiano recebeu críticas quanto ao aumento de tarifas após a assinatura de contratos com o novo concessionário e foi apontado como responsável pelo aumento dos custos logísticos. O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que um dos pilares da discussão para a montagem do primeiro piloto de desestatização no setor portuário brasileiro é baseado em experiências internacionais. Durante audiência pública sobre o processo da Codesa no dia 4 de fevereiro, ele contou que, de certa forma, a experiência australiana pautou o Ministério da Infraestrutura.

“Não copiamos o modelo de ninguém. O modelo que propusemos é um modelo adaptado à nossa realidade”, ponderou. Piloni garantiu que não haverá sobressaltos após assinatura do novo gestor, com continuidade da política tarifária nos primeiros seis meses. Ele ressaltou que, após esse período, mesmo com liberdade dada pelo mecanismo de receita-teto, a tendência é de continuidade do que estará sendo praticado no começo de contrato, de modo que não haja impacto exorbitante

como foi criticado no modelo australiano. "Há aprimoramento para o modelo brasileiro e para o modelo apresentado na Codesa", frisou.

Marcella compara que, se por um lado o modelo landlord privado adotado pelas autoridades portuárias australianas deixou a desejar, a implementação desse modelo nos portos da Grécia foi mais bem sucedido. Em 2012, todas as ações das autoridades portuárias dos portos de Pireu e Thessaloniki foram transferidas para o Fundo de Desenvolvimento de Ativos da República Helênic (TAIPED), que estruturou o programa de desestatização portuária na Grécia. Em 2016, o governo grego concedeu à empresa chinesa Cosco Shipping Group, 67% dos ativos da autoridade portuária de Pireu (OLP) até 2052, mantendo o título de posse de propriedade.

No mesmo ano, a autoridade reguladora de portos (RAL) tornou-se independente e foi estabelecida a autoridade pública portuária (PAP), órgão independente vinculado ao Ministério de Navegação, ambas com atribuições para monitorar a governança portuária e garantir o funcionamento satisfatório dos mercados portuários. "Na Austrália, nenhum dos atuais consórcios de autoridades portuárias possui experiência em gestão portuária, ao contrário da Grécia, onde o acionista majoritário do Porto de Pireu possui uma vasta e extensa experiência em gestão", avaliou Marcella. A especialista em gestão portuária acredita que, além da Codesa, o maior porto de Israel será o próximo a adotar o modelo landlord privado. Em 2020, um pré-edital foi aprovado pelo governo israelense no qual é pré-requisito ter experiência comprovada de gestão portuária para poder participar do leilão do Porto de Haifa.

Para Marcella, as autoridades portuárias hoje estão de mãos atadas sem autonomia e a prerrogativa de gestão dos portos organizados é da União. "Após uma eventual desestatização, quem ficará de mãos atadas sem autonomia por inúmeros anos é a União e a prerrogativa de gestão dos portos desestatizados será das autoridades portuárias que representarão os interesses dos acionistas independente do público", projetou. Ela explicou que, nesse modelo, os investimentos privados costumam se restringir dentro da poligonal do porto e os públicos fora. Porém, dependendo das circunstâncias pode haver uma parceria público-privada, como no caso da malha ferroviária do Porto de Melbourne. O governo de Vitória irá cooperar com os acionistas do porto na provisão de \$125 milhões para reduzir o congestionamento rodoviário local. O Porto de Melbourne introduziu uma taxa unitária de US\$ 9,75 por contêiner de 20 pés importados para cooperar com o governo de Vitória na arrecadação de fundos para a efetivação de novos ramais e conexões do projeto ferroviário.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, acredita que o modelo Landlord europeu não deu certo no Brasil porque a cultura europeia permite maior flexibilidade e não sofre com problemas crônicos na gestão, como indicações políticas para autoridade portuária. Ele citou administradores com mais de 10 anos no posto e contratos de arrendamento sem processo licitatório. Em relação ao modelo australiano, ele entende que há pontos de melhoria. "O modelo australiano, provavelmente, não é um fracasso. Houve crescimento de tarifas além do normal. Mas a agência reguladora pode rever. É possível que haja aumento de receita para parte dos usuários. Houve aumento tarifário em função de poderes dados pela autoridade portuária. Temos que procurar o melhor modelo para Vitória, mas sem problemas que tragam prejuízos para os terminais, principalmente para os terminais de uso privado (TUPs)", analisou Barbosa.

Marcella vê os usuários como principais prejudicados, sem alternativas para embarque e atingidos fortemente pelos efeitos em cascata das finanças, na medida em que todo e qualquer valor investido nos portos é repassado para a cadeia de fornecimento. De acordo com o relatório da Comissão de Serviços Essenciais (ESC) do parlamento (Market Rent Inquiry 2020), a insatisfação acerca da desestatização do Porto de Melbourne foi influenciada pelo significativo controle concedido aos acionistas em relação à definição e revisão dos aluguéis. Pré-desestatização (2015 -2016), as receitas oriundas de aluguéis e licenças totalizaram \$53.8 milhões e, após a desestatização (2018 -2019), subiram para \$193.7 milhões. Em 2019, a média de aluguel por metro quadrado aumentou em 15% no Porto de Melbourne. "Esses aumentos limitam o poder de barganha dos arrendatários que automaticamente repassam os custos aos usuários finais da cadeia de suprimentos", comentou Marcella.

Para Marcella, é coerente a percepção do governo em reduzir o tamanho do Estado via desestatização para atrair capital privado e investir no setor público devido às dificuldades de contar com futuros investimentos públicos em infraestrutura pública. "Entretanto, o critério crucial para o sucesso do Plano Nacional de Desestatização (PND) está na habilidade do governo em discernir e determinar prioridades. E tratando-se do setor portuário é incontestável a inversão de prioridades estabelecidas pertinentes às reformas que de fato o setor portuário requer", afirmou. Ela vê como prioridades restaurar a autonomia de gestão das autoridades portuárias, restabelecer o poder deliberativo do conselho de autoridade portuária (CAP) com função reguladora de 1ª instância, bem como definir o modelo de governança portuária dos portos organizados de acordo com a identidade, função e papel na economia de cada porto.

Marcella entende o atual modelo, equivocadamente, é designado como Landlord, mas não existe landlord sem autonomia. "Paradoxalmente, a posição do governo é tímida acerca dessas prioridades, e contando com o fenômeno da serendipidade numa eventual desestatização dos portos contemplados no PND, qual será a denominação do modelo de governança portuária e grau de autonomia das autoridades portuárias para os portos organizados remanescentes no Brasil?", analisou Marcella. Para ela, designar a desestatização de quatro portos ou as melhorias legislativas executadas como reforma portuária, está bem longe das reformas que o setor de fato requer para alavancar seu desenvolvimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

MARCO REGULATÓRIO DAS FERROVIAS DEVE SER VOTADO EM BREVE, ACREDITA RELATOR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021

O novo marco regulatório das ferrovias, que busca organizar as regras do setor e permitir novos formatos para a atração de investimentos privados para esse modal de transporte, foi listado como uma das 35 propostas legislativas prioritárias para o Executivo, no início do ano legislativo. O relator do projeto (PLS 261/2018) no Senado, senador Jean Paul Prates (PT-RN), estima que ele será votado em breve.

— Acredito que o novo marco das ferrovias deva ser votado rapidamente e, possivelmente, logo agora, no início do ano. O tema foi amplamente discutido com o governo e com os setores envolvidos e está pronto para ser apreciado pelo Plenário. Tenho certeza de que os senadores estão preparados para aprovar a proposta, que permitirá novos investimentos e uma maior concorrência no transporte ferroviário brasileiro — disse o senador nesta terça-feira (9) à Agência Senado.

A principal mudança do texto, proposto pelo senador José Serra (PSDB-SP), é a criação do regime de autorização para o mercado ferroviário. As ferrovias, hoje de domínio público, só podem ser operadas por um parceiro privado em regimes de concessão ou permissão, via licitação, para construção e exploração de trechos.

Com o novo regime, o poder público (União, estados e municípios) não precisará fazer um processo licitatório para decidir quem vai operar um trecho ferroviário. O investidor interessado pode procurar o governo com um projeto para a explorar uma nova linha férrea. A União apenas analisa e autoriza o projeto, a exemplo do que já ocorre hoje nos terminais privados dos portos.

Os contratos devem ter duração de 25 a 99 anos, podendo ser prorrogados por períodos iguais e sucessivos. A expectativa é que o investidor privado privilegie os pequenos trechos.

“Ao autorizarmos a exploração de ferrovias, estamos, de fato, reconhecendo que há um grande espaço para que essa modalidade de transporte possa operar com benefício da liberdade de empreender, em que os investidores têm maior latitude para aplicar e gerir seus recursos, mas que, em contrapartida, os obriga a assumir todos os investimentos e todos os riscos do negócio”, justifica o senador em seu relatório.

O interessado em ter autorização para exploração econômica de novas ferrovias, ou novos pátios, pode requerer isso diretamente ao órgão regulador a qualquer tempo. O requerimento deve explicitar o percurso total e áreas adjacentes, assim como o detalhamento da configuração logística, e aspectos ambientais e urbanísticos relevantes.

Jean Paul Prates modificou e ampliou o projeto original de José Serra, após promover audiências públicas, ouvir atores do setor e o próprio Ministério da Infraestrutura.

“O projeto dá segurança e incentivos ao investimento público e privado em novas ferrovias e na revitalização da malha que esteja abandonada ou inoperante. Conciliamos sugestões de operadores, do governo e de usuários. É uma ‘caixa de ferramentas’ para o Estado brasileiro, que lhe garante planejamento e atração para o investimento em ferrovias”, comemorou o senador no ano passado, quando finalizou seu relatório.

Valorização

Na autorização de ferrovias urbanas, o projeto aposta na valorização imobiliária advinda do empreendimento, que pode se tornar uma importante fonte de receita para o negócio. O texto replica experiências bem-sucedidas em outros países.

A ideia é que, para o investimento, sejam criadas empresas de serviços ferroviários e de desenvolvimento urbano. Os donos dos imóveis necessários para o empreendimento poderão se tornar sócios dos projetos, medida que, segundo Jean Paul, reduz os custos de suas fases iniciais e possibilita aos proprietários ganhos advindos com a valorização imobiliária decorrente da implantação da ferrovia.

Também há a previsão de pagamento de tributo decorrente da valorização das áreas próximas às ferrovias.

“Outra inovação que advém do projeto original é a possibilidade de o poder público instituir contribuição de melhoria decorrente da implantação da ferrovia. Essa receita será arrecadada junto aos moradores de imóveis lindeiros [contíguos] ao projeto e comporá as fontes de financiamento do empreendimento, de forma a reduzir os custos de implantação e, conseqüentemente, os preços que virão a ser cobrados dos usuários”, explica o senador.

O texto ainda prevê, no caso das ferrovias urbanas, a possibilidade de estados e municípios permitirem a exploração de imóveis ao lado da ferrovia para diversificar a fonte de receita da operação. Por exemplo: uma área de estacionamento, de hotel ou de restaurante que ficaria acoplada à ferrovia e poderia ser usada para aumentar a receita da empresa, em vez de aumentar a tarifa do usuário.

O senador destaca ainda a criação de uma agência autorreguladora para o modal, com a missão de regular a operação e dirimir conflitos. Esta autorregulação será exercida pelos titulares das administrações ferroviárias, junto a usuários, embarcadores e a indústria, para que operadores das ferrovias definam, entre si, questões como o trânsito de cargas e passageiros — preservando para a União as tarefas de regulamentação, outorga do serviço, controle e fiscalização da atividade, inclusive com o poder punitivo, em caso de descumprimento de determinações técnicas, operacionais, ambientais, econômicas e concorrenciais.

Trechos ociosos

O governo também poderá fazer um chamamento para saber se há investidores interessados em explorar trechos ferroviários que estão ociosos por mais de três anos. A intenção é reavivar ferrovias abandonadas ou subutilizadas. Elas são consideradas ociosas quando há bens reversíveis (como imóveis do governo) não explorados, ou quando metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário são descumpridas.

Havendo interessado na exploração dos trechos ferroviários ociosos, deve ser providenciada a cisão desses trechos da atual operadora ferroviária em favor da nova autorização. Isso não isenta a antiga operadora de pagar eventuais ressarcimentos, conforme o contrato de concessão ou de permissão.

— A partir da aprovação deste projeto, vamos ter maior segurança para investidores e usuários, graças à segurança regulatória que ele promove. Vamos também permitir o resgate de estruturas que, até então, encontravam-se ociosas e que devem alavancar os negócios neste setor. Creio que teremos poucos pontos polêmicos, mas que deverão ser facilmente resolvidos em Plenário — avalia o relator.

Assimetria

Em seu relatório, Jean Paul busca estender à outorga por concessão as inovações propostas ao modelo de autorização. Ele reduz a assimetria concorrencial entre as duas modalidades, diminuindo a carga regulatória da concessão, “pois apenas burocratizavam e retiravam a competitividade”. As regras são comuns às duas modalidades no licenciamento de trens para transporte de passageiro. A autorregulação e as receitas imobiliárias também poderão ser agregadas ao modelo de concessão.

O texto diz que compete à União fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas e concorrenciais. Mas também destaca que o transporte ferroviário em regime privado segue os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

Como o transporte ferroviário em regime privado terá garantida a liberdade de preços, caberá aos órgãos de defesa da concorrência reprimir infrações à ordem econômica.

Já o transporte ferroviário em regime de direito público poderá ser executado diretamente por União, estados e municípios ou indiretamente, por meio de concessão ou permissão. A execução direta pela União somente ocorrerá quando for necessário garantir a segurança e a soberania nacionais, ou em casos de relevante interesse coletivo.

O contrato de concessão ou permissão para as ferrovias exploradas em regime público deve explicitar as obrigações de investimentos para aumento da capacidade instalada ao longo do período de contrato, visando reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Assim como os limites da garantia de capacidade de transporte a terceiros, por meio do contrato de acesso à infraestrutura ferroviária, assegurada a remuneração pela capacidade contratada.

Preços

O relatório reforça que, embora os preços cobrados no regime de autorização não sejam previamente estipulados pelo regulador, as autorizatárias sujeitam-se ao controle dos órgãos de defesa do consumidor, que têm autoridade para coibir a cobrança de preços abusivos.

“A autorização passa a ter prazo determinado, de 25 a 99 anos, proposto pelo requerente da autorização, pois é quem tem capacidade e conhecimento para avaliar o período necessário para amortizar os investimentos que se propõe a realizar. Também porque é a quem cabe assumir os riscos e avaliar a viabilidade do negócio. Acreditamos que o estabelecimento do prazo contratual permite melhor avaliação do negócio e traz mais segurança jurídica para o investidor”, argumenta o senador.

Além da extinção contratual (com o fim do prazo estipulado), o marco mantém outras possibilidades de extinção dos contratos. Casos de negligência, imperícia ou abandono, descumprimento reiterado dos compromissos assumidos, ou até mesmo em virtude de excepcional relevância pública, poderão levar à extinção dos contratos.

O projeto diz que a criação de gratuidades ou descontos em ferrovias autorizadas só pode ser feita por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para seu custeio. Essa limitação não afeta o direito da própria operadora de dar gratuidades ou descontos, segundo sua conveniência.

Informações da Agência Senado

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

SUPPORT-ES ALERTA QUE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA RESULTARÁ EM PERDAS DE POSTOS DE TRABALHO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201215-codesa-porto-de-vitoria.jpg>

Para o presidente do Sindicato, o processo deve resultar em perdas de empregos dos concursados e substituição de trabalhadores.

Durante audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), início do mês, o Ministério da Infraestrutura afirmou que ficará sob responsabilidade

da vencedora qual será o destino dos servidores da companhia. Diante desse cenário, o Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport-ES), vem se posicionando contrário à condução do processo de desestatização.

De acordo com o presidente da Suport (ES), Ernani Pereira Pinto, o modelo apresentado na audiência “seguramente” acarretará em prejuízos aos trabalhadores. Segundo ele, haverá perdas de empregos conquistados, inclusive por concurso público, além da substituição de trabalhadores sob o falso argumento de que serão gerados mais empregos. “Na realidade o que querem é arrancar conquistas salariais e sociais históricas da classe trabalhadora”, pontuou Pinto.

Ele afirmou ainda que transferir para o privado um ativo de responsabilidade do Estado é esquecer toda a trajetória dos trabalhadores para manter os portos como são hoje em dia. Portanto, o sindicato reivindica a necessidade de se ter regras dentro do modelo de desestatização que vise salvaguardar os empregos dos concursados da Codesa, bem como dos trabalhadores avulsos do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO). Eles também demonstraram preocupação com o pequeno operador portuário e pequenos importadores e exportador, e também com a proposta de adensamento de área.

Na primeira semana de fevereiro, antes da audiência pública, o Suport, juntamente com outros sindicatos, organizou um protesto contra o processo de desestatização. Foram colocadas faixas nas entradas do Cais do Porto de Vitória. O presidente garantiu que haverá mais mobilização e que o sindicato vai apresentar propostas da categoria a todos os setores responsáveis. “Devemos manter nossa dignidade continuando como trabalhadores portuários”, frisou.

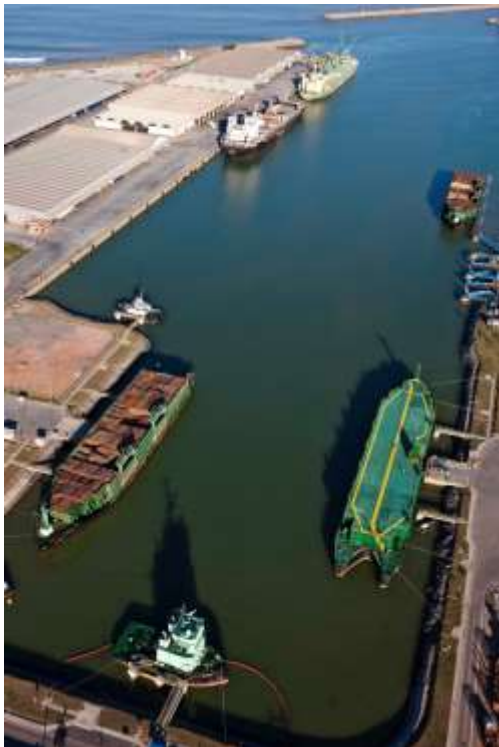
O secretário Nacional de Portos e Transporte Aquaviário, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni afirmou durante a audiência que embora seja uma decisão do concessionário dimensionar sobre o tamanho da empresa, isso não significa necessariamente que haverá redução no número de trabalhadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

ESPECIALISTAS DEFENDEM QUE MODELO PARA CODESA OPTE POR PRIVATIZAR O PORTO DE BARRA DO RIACHO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170328-Terminal-Barcacas-Barra-do-Riacho.jpg>

Arquivo

Na consulta pública sobre a desestatização, a ATP vai encaminhar proposta de separação dos modelos para o Porto de Vitória e Barra do Riacho.

O modelo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) foi apresentado no início deste mês em audiência pública. A proposta trouxe um modelo de concessão unificado para os portos de Vitória e Barra do Riacho. No entanto, considerando as distintas características dos portos, para especialistas no setor o ideal seria um modelo separado para ambos.

De acordo com o diretor presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), o Almirante Murillo Barbosa, desde o início dos estudos de modelagem para a desestatização da companhia existia a possibilidade de tornar Barra do Riacho um complexo portuário privado, como já vem sendo na prática, embora seja público oficialmente. Entretanto, durante a audiência pública o governo

apresentou a proposta do modelo de concessão único, com a alegação de que o Terminal Especializado de Barra do Riacho – Portocel não conseguiu quantificar a única área greenfield do porto.

Barbosa explicou que ainda na década de 70 foi autorizada a instalação do terminal privado na área do porto organizando. Algum tempo depois a Petrobras também solicitou à Codesa a instalação de um terminal próprio em uma das áreas do complexo. O porto ainda tem uma terceira área greenfield.

Atualmente, a Portocel é responsável pela dragagem e balizamento do porto. Desse modo, o Almirante avalia que seria um erro deixar que essas atividades passem a ser de responsabilidade de uma “autoridade que vai estar a 80 quilômetros de distância”, pontuou. Além disso, ele afirmou ainda que poderá haver mudança tarifária.

Em razão disso, ATP encaminhará nesta sexta-feira (19) para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a proposta de privatização de Barra do Riacho, como havia sido considerado ao longo de um ano de estudos. “A vocação do porto é privada, tudo lá é privado”, disse Barbosa. A consulta pública para o recebimento de propostas sobre a desestatização da Codesa se encerra nesta sexta-feira.

O consultor da Agência Porto, Fabrizio Pierdomenico, também acredita que a privatização total seria o melhor modelo para Barra do Riacho, assim como para o Porto de São Sebastião, que também vem passando pelo processo de desestatização. Segundo ele, a privatização (alienação do bem público) transformaria ambos os portos em Terminais de Uso Privado (TUPs), no modelo já determinado pela Lei dos Portos (n.12.815/2013). Ele ressaltou que Barra do Riacho tem como seu principal ativo um TUP, e que São Sebastião não tem contratos de arrendamento de áreas. Portanto, para ele, ambos se enquadram com as mudanças ocorridas para TUPs no marco regulatório aprovado em 2013.

Pierdomenico afirmou que a manutenção do canal de acesso de Barra do Riacho já vem sendo feito pela iniciativa privada, e que a área disponibilizada para a expansão portuária poderia simplesmente ser alienada, viabilizando a implantação de um futuro TUP. “Barra do Riacho teria que ter um modelo diferenciado por essas características”, frisou. O Porto de Vitória, por outro lado, tem características típicas de um porto público no modelo LandLord Port.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

COBRANÇA DE ISS SOBRE ARMAZENAGEM PROMETE NOVOS CAPÍTULOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190909-super-terminais.jpg>

Arquivo/Divulgação

Super Terminais pretende entrar com embargos de declaração contra decisão do STJ que permite incidência do imposto municipal sobre atividade em seu terminal em Manaus.

A Super Terminais pretende entrar com novo recurso contra a incidência de ISS (Imposto sobre Serviço) sobre a atividade de armazenagem em seu terminal em Manaus (AM). Portos e Navios apurou que o departamento jurídico da Super Terminais irá apresentar embargos de declaração da decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Caso a empresa não tenha êxito, ainda restará a possibilidade de recurso no Supremo Tribunal Federal (STF). No último dia 9 de fevereiro, o STJ acatou recurso da prefeitura de Manaus para que o município tenha o direito de recolher o imposto do terminal. Os ministros da 1ª turma do STJ, por unanimidade, aceitaram o recurso especial para, reconhecendo que a atividade de armazenagem exercida pelo terminal está sujeita à incidência do ISS.

O ministro Gurgel de Faria, relator do processo no STJ, entendeu que, de acordo com a Lei Complementar 116/2003, "o ISSQN — Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (...) tem como fato gerador a prestação de serviços constantes na lista anexa, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador". Tal lista elenca a prestação de serviços portuários, especificando, entre eles, os de armazenagem de qualquer natureza. "Diversamente da conclusão alcançada pela Corte amazonense, tenho que a atividade de armazenamento de cargas em terminal portuário alfandegado em nada se equipara ao instituto da locação, para o fim de afastar a tributação pelo ISSQN", justificou. Votaram com o relator os ministros Benedito Gonçalves, Sérgio Kukina e Regina Helena Costa.

A Super Terminais havia obtido um mandado de segurança no Tribunal de Justiça do Amazonas (TJ-AM) favorável à isenção do recolhimento do ISS. Na ocasião, a corte estadual decidiu que a armazenagem, cobrada de forma destacada pela Super Terminais, não estava sujeita à arrecadação, ao entendimento de que ela configura cessão de espaço físico onde depositadas as mercadorias, espécie de locação de bem (imóvel). A súmula vinculante 31 do STF classifica como inconstitucional a incidência do ISS sobre operações de locação de bens móveis.

O ministro relator no STJ, porém, considerou impertinente assemelhar a tarefa de armazenamento em área alfandegada ao instituto da locação, no caso, de espaço físico. Ele sustentou que, quando contratado para o armazenamento, o terminal portuário não transfere a posse direta da área alfandegada ao importador/exportador, para que esse a utilize por sua conta e risco. "A área alfandegada segregada para fins de armazenamento é de restrito acesso, o que, logicamente, impede a cessão de seu espaço físico para o usuário, competindo exclusivamente ao terminal portuário o manejo dos contêineres recebidos", entendeu Faria.

O Porto de Chibatão, principal concorrente da Super Terminais, considera que a não incidência do imposto municipal representava uma concorrência desleal tributária, já que Chibatão paga o ISS. "Chibatão sempre pagou por esse tributo, suportando isso no preço. Nunca praticou concorrência desleal tributária, como empresas que usam o não pagamento do tributo para praticar preço mais baixo e tomar clientes fixos. Todos sabem que ISS pesa muito. Mas é devido nesse caso", manifestou a empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

CODEBA ABRE LICITAÇÃO PARA OBRA DE DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210218-porto-de-ilheus.jpg>

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) realizará no dia 11 de março licitação, na modalidade pregão eletrônico, para execução da dragagem de manutenção do Porto Organizado de Ilhéus.

O edital foi publicado no Diário Oficial da União de 17 de fevereiro. A obra vai restabelecer o calado de 10 metros do porto, permitindo a atracação de navios maiores, com destaque para a operação de navios de cruzeiro na Costa do Cacau.

A última manutenção do calado do Porto de Ilhéus foi realizada em 2014.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

PORTO DE PARANAGUÁ TEM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ÁREA PAR50 NESTA SEXTA-FEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021

A Portos do Paraná realiza nesta sexta-feira (19), de forma virtual, audiência pública sobre o arrendamento da área PAR50, voltada para a movimentação de grãos líquidos, no Porto de Paranaguá. A sessão tem início às 13h, no canal da empresa no Youtube (appa licitação).

Os ouvintes não precisam se inscrever. Já os interessados em se manifestar previamente devem fazer a inscrição pelo WhatsApp (41) 99189-7720. A contribuição poderá ser feita por mensagem de vídeo, áudio ou texto só até as 11h de sexta-feira.

Aos que quiserem se manifestar durante a audiência pública, podem fazê-lo pela plataforma Zoom. Neste caso, é necessário encaminhar o endereço eletrônico de login no Zoom, no ato de inscrição pelo Whatsapp (também até as 11h), para ser convidado a entrar na sala no horário da sessão.

Serviço: Audiência pública sobre área PAR50 no Porto de Paranaguá

Data: 19/02/2021

Horário: 13h

Local: <https://www.youtube.com/channel/UCoiMycUOx8v3knygPTCC74A>

Inscrições: WhatsApp (41) 99189-7720, das 7h às 11h.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

ABERTA MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PARA ESTUDOS DO PROJETO DE RELICITAÇÃO DA MALHA OESTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210218-trem-ferrovia-rumo.jpg>

O CAF - banco de desenvolvimento da América Latina abriu chamado de Manifestação de Interesse para consultorias interessadas em realizar estudos de viabilidade e apoio para a nova concessão da ferrovia Malha Oeste. Recentemente, o CAF aprovou cooperação técnica para a estruturação do projeto, que teve sua qualificação recomendada no PPI por

meio da Resolução CPPI nº 146, de 2/12/2020.

A primeira etapa desta contratação é o recebimento de Manifestações de Interesse. Poderão participar consultorias individuais ou consorciadas, que tenham experiência comprovada em serviços relacionados à estruturação integral de projetos de infraestrutura ferroviária.

Como resultado, o CAF formará uma lista de empresas que serão convidadas a submeter suas ofertas técnicas e econômicas para participar do processo seletivo. Posteriormente, a empresa selecionada será convidada a negociar o contrato de serviços de consultoria correspondente para a estruturação da nova concessão da ferrovia.

Os formulários necessários deverão ser apresentados em língua portuguesa no endereço eletrônico ppibr01@caf.com, até às 12:00 horas (horário de Brasília) do dia 15 de março de 2021, em arquivo eletrônico do tipo PDF.

Mais informações estão disponíveis clicando aqui (português) e aqui (espanhol).

Malha Oeste

A ferrovia Malha Oeste perpassa os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com 1.973 km de extensão de linhas, em bitola de 1m. Em julho de 2020, a concessionária operadora da ferrovia protocolou, junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), pedido de adesão a processo de relicitação (devolução da concessão) referente ao Contrato de Concessão celebrado com a União, nos termos da Lei nº 13.448 de 5 de junho de 2017 e regulamentado pelo Decreto nº 9.957/2019.

O cronograma preliminar do projeto prevê a contratação dos consultores para a realização dos estudos no primeiro semestre de 2021 e a publicação do edital e leilão da nova concessão no primeiro semestre de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

NAVIO DE 13,1 MIL TEUS DA MAERSK PERDE CENTENAS DE CONTÊINERES NO MAR NO PACÍFICO

Da Redação NAVEGAÇÃO 18 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210218-navio-porta-conteiner-maersk-eindhoven.jpg>

O "Maersk Eindhoven" de 13,1 mil TEUs, sofreu um blecaute nesta quarta-feira (18) durante a viagem para a Califórnia. Como consequência, perdeu centenas de contêineres ao mar, devido ao mau tempo.

O acidente aconteceu perto do Japão, quando o navio de 11 anos fez o seu caminho de Xiamen, na China, para Los Angeles. As informações são de que

tripulação está segura e a propulsão foi restaurada.

É o sexto incidente relatado de contêineres perdidos no mar desde 30 de novembro.

Em janeiro, cerca de 750 contêineres caíram do "Maersk Essen", gêmeo do "Maersk Eindhoven", em acidente também na linha Xiamen a Los Angeles.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021

“DEMANDA NA INDÚSTRIA NAVAL EXISTE, MAS É DOMINADA PELOS PAÍSES ASIÁTICOS”, DIZ CONSULTOR

Por Dérika Virgulino INDÚSTRIA NAVAL 17 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170418-construcao-naval.jpg>

Descontinuidade da política, regras de conteúdo local e BR do Mar estão entre as principais críticas do setor naval.

Países asiáticos dominaram o último processo licitatório da Petrobras para a construção de três FPSOs. Esse fato reabriu a discussão sobre as atuais condições da indústria naval que, segundo especialistas no tema, vem sofrendo baixas em decorrência de alguns fatores como: a descontinuidade da política para o setor, as novas regras de conteúdo local e com o Projeto de Lei (4199/20), BR do Mar. De acordo com o consultor da ICMAR Consultoria Industrial, Ivan Fonseca, o país possui dezenas de plataformas em construção e outras dezenas planejadas para os próximos anos, mas que não vem sendo construídas pela indústria local.

Ele afirmou que, há alguns anos, os estaleiros investiram com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), estimulados tanto pelo governo e pela própria Petrobras. O objetivo era se preparar para atender a demanda. Porém, segundo ele, houve a descontinuidade dessa política determinada pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e de mudanças de orientação na estatal. Com isso houve a flexibilização das regras de conteúdo local, inviabilizando a competição com os países asiáticos.

De acordo com Fonseca, as novas regras de conteúdo local diminuíram de tal forma o percentual mínimo que pode agora ser atingido apenas pela prestação de serviços. Ele explicou que não foi feita a separação entre bens e serviços, além de que os contratados optarem por enfrentar eventuais multas e utilizar mecanismos de compensação a comprarem no país. “As consequências aí estão. Estaleiros hibernando, endividados e em recuperação judicial. Dezenas de milhares de desempregados e enorme desperdício de pessoal qualificado”, criticou.

A CEO da Estaleiro Atlântico Sul (EAS), Nicole Terpinsg, afirmou que existe no país um desestímulo ao conteúdo local e citou o caso dos FPSOs da Petrobras onde nenhum estaleiro brasileiro foi habilitado para construir os cascos. Segundo ela, isso não apenas afeta a indústria naval como toda a cadeia de fornecedores nacionais que poderiam participar como é caso de fornecedores de chapas, consumíveis de solda, entre outros.

Ela afirma que existe uma distorção na afirmação de que a indústria naval no Brasil não é competitiva. Para ela a indústria nacional tem condições de produzir com produtividade compatível ao competidor estrangeiro, embora o custo do produto ainda seja maior em função do Custo Brasil. Este reúne as questões trabalhistas, regulatórias que incidem diretamente sobre a produção nacional. Portanto, ela avalia que reduzir o conteúdo local sem que haja um ajuste na política industrial, visando reduzir o custo da produção, não é o ideal.

Outro aspecto que segundo Nicole pode prejudicar ainda mais a indústria naval é o BR do Mar. Ela ressaltou que o governo já reduziu a carga tributária sobre a importação de navios de cabotagem, e o projeto propõe ainda a abertura do mercado para afretamento sem proteção de bandeira ou lastro em tonelagem. Assim, além de sofrer com a concorrência pela demanda de novas construções, a indústria deverá sofrer com a redução drástica dessa demanda, que será substituída pelo afretamento.



Por outro lado, ela lembrou que aumentando o número de embarcações navegando na costa, é possível que haja um aumento para a procura de reparos. “Essa também é uma demanda importante para o mercado nacional”, pontuou.

De acordo com Fonseca, enquanto países como Estados Unidos e China subsidiam essa indústria, o BR do Mar caminha na contramão, não só liberando a importação de navios como “liquidando” com o Fundo da Marinha Mercante (FMM). Ele também destacou o problema do Custo Brasil que onera os investimentos no país. “As reformas também não andam no Congresso na velocidade desejada para eliminar o desequilíbrio e permitir mais competitividade”, acrescentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2021



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