

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 037/2021
Data: 09/03/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MATHEUS MILER: ACORDO BILATERAL BRASIL-ARGENTINA. A QUEM NÃO INTERESSA?	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
GABRIELA COSTA FALA SOBRE DEMURRAGE DURANTE WEBINAR PROMOVIDO EM HOMENAGEM AO DIA DA MULHER	5
PORTAL PORTO GENTE	6
COMO OS NEGÓCIOS ON-LINE SE BENEFICIARÃO DA CONEXÃO 5G?	6
TICKET E SEBRAE LEVAM PARA SÃO JOSÉ DOS CAMPOS PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA O SETOR DE ALIMENTOS E BEBIDAS	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
GOVERNO FARÁ ARRENDAMENTO E DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS EM 2021	8
JUSTIÇA DO TRABALHO DE SÃO PAULO ENCERRA PROCESSOS ANTIGOS POR MEIO DE ACORDOS ENTRE TRABALHADORES PORTUÁRIOS E O OGMIO	9
PARANÁ – PORTO ESTÁ PREPARADO PARA O ATENDIMENTO A EMERGÊNCIAS	10
COM 6 NAVIOS CONFIRMADOS, PORTO DE IMBITUBA SE PREPARA PARA RECEBER SAFRA DE SOJA	12
PORTO DE ITAGUAÍ RECEBE VISITA DO GOVERNADOR EM EXERCÍCIO	13
ISTOÉ - DINHEIRO	14
5G: MAIS DE 9 MILHÕES DE LARES TERÃO DE CUSTEAR TROCA DA PARABÓLICA	14
GUEDES CONFIRMA QUE VALOR MÉDIO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL SERÁ DE R\$ 250	15
PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL COMEÇA A SER DISCUTIDA NA CÂMARA NESTA TERÇA (9)	15
OCDE ELEVA ESTIMATIVA DE CRESCIMENTO MUNDIAL PARA 5,6% EM 2021	16
EXTRA ONLINE	17
'TEM MUITA ESPUMA NESTE CHOPE AINDA', DIZ MOURÃO SOBRE DECISÃO QUE BENEFICIOU LULA	17
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	18
TCU APONTA PERDA DE RECEITA COM PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS EM GRANDES CAMPOS DE PETRÓLEO.....	18
EDP ANUNCIA PLANOS PARA TRIPLICAR PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS	20
ALTA NO DIESEL OPÕE SETOR DE BIODIESEL E DE TRANSPORTES.....	20
MARCO DO SANEAMENTO PODE LEVAR A INVESTIMENTOS DE 50 BILHÕES POR ANO, DIZ TERESA VERNAGLIA	22
JORNAL O GLOBO – RJ	23
DEFENDIDA POR BOLSONARO, TENTATIVA DE FLEXIBILIZAR AJUSTE FISCAL EM PEC QUE RECREIA AUXÍLIO EMERGENCIAL PERDE FORÇA	23
TENDÊNCIA PARA A ECONOMIA É DE TURBULÊNCIA ATÉ 2022, DIZ ECONOMISTA.....	25
COMO BOLSONARO ATUOU PARA AFROUXAR AJUSTE FISCAL NA PROPOSTA QUE RECREIA O AUXÍLIO EMERGENCIAL	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	28
OCDE MELHORA PREVISÕES PARA PIB DO BRASIL E PROJETA CRESCIMENTO DE 3,7% EM 2021	28
TOSTES DIZ QUE GUEDES PEDIU RETIRADA DE DESVINCULAÇÃO DE FUNDO DA RECEITA DE PEC DO AUXÍLIO	28
GOVERNO PROJETA QUEDA DE R\$ 0,08 NA GASOLINA E NO DIESEL COM NOVO 'FUNDO DE AMORTECIMENTO'	29
RELATOR DA PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL NA CÂMARA DIZ QUE MANTERÁ CONTRAPARTIDAS	31
VALOR ECONÔMICO (SP)	32
SEM CONSENSO, VOTAÇÃO DE CRIAÇÃO DA BR DO MAR ENTRA NA PAUTA DO SENADO.....	32
GOVERNO ENCAMINHA ACORDO E MARCO DAS FERROVIAS PODE ENTRAR NA PAUTA NA SEMANA QUE VEM	33
SEM CONSENSO, VOTAÇÃO DE CRIAÇÃO DA BR DO MAR ENTRA NA PAUTA DO SENADO.....	34
TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS TEM QUEDA DE 8,9% NA PANDEMIA	35
LUCRO DA SANTOS BRASIL SOBE 38,8% NO 4º TRIMESTRE	35
O POVO ONLINE - CE	36
PORTO DE FORTALEZA: R\$ 120 MI PARA AMPLIAÇÃO VAI AUMENTAR CAPACIDADE DE TANCAGEM	36
FARIA: HOJE, HUAWAI NÃO ESTÁ APTA PARA PARTICIPAR DA REDE PRIVATIVA DO GOVERNO	37
PORTAL PORTOS E NAVIOS	38
SENADOR PROPÕE NOVA REGRA SOBRE QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES AFRETADAS	38
METODOLOGIA PROMETE AUMENTAR SEGURANÇA EM INSPEÇÕES DE CASCOS.....	39
RESOLUÇÃO SOBRE AFRETAMENTOS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR DEIXOU DE FORA PARTE DAS DEMANDAS DO SETOR, DIZ SINDARMA	40



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 037/2021
Página 3 de 44
Data: 09/03/2021
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

ALFA LAVAL COMEÇA A TESTAR COMBUSTÍVEIS PARA UM TRANSPORTE MAIS SUSTENTÁVEL	41
MESMO COM RN-18, ANTAQ GARANTE DISCUTIR CASO A CASO	42
IMO EXPANDE PARCERIAS NA PROMOÇÃO DE UM FUTURO MARÍTIMO SUSTENTÁVEL	43
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	44
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	44



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MATHEUS MILER: ACORDO BILATERAL BRASIL-ARGENTINA. A QUEM NÃO INTERESSA?

Recente anúncio do Governo causou inquietação aos armadores brasileiros e argentinos dedicados a este mister

Por Matheus Miler



[https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.53861:1559311703/Porto.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=f1da82f&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.53861:1559311703/Porto.jpg?f=2x1&pf=f1da82f&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Acordo bilateral garante prioridade no transporte de mercadorias entre os países signatários ()

O recente anúncio do Governo Brasileiro, através do ofício nº 148 da Embaixada Brasileira em Buenos Aires, endereçado ao Ministério das Relações

Exteriores e Comércio Internacional da Argentina, com o objetivo de demonstrar sua intenção de não renovar o acordo bilateral de transporte marítimo, firmado em 1985, causou inquietação aos armadores brasileiros e argentinos dedicados a este mister.

O acordo bilateral de transporte marítimo é um instrumento de promoção da navegação, da indústria naval e conseqüentemente do comércio exterior, que garante prioridade no transporte de mercadorias transacionadas entre os países signatários por navios das suas respectivas bandeiras.

No Brasil, com sua privilegiada condição litorânea, a política de transporte marítimo é tratada desde o nosso nascedouro. Já em 1974, no governo do General Ernesto Geisel, o assunto foi abordado e registrado em um amplo relatório, elaborado pelo Ministério das Relações Exteriores, que analisou a geopolítica daquele momento e tratou da política de comércio internacional com especial atenção às relações com as “nações-irmãs da circunvizinhança de aquém e além-mar” (sic).

O relatório reforça a importância da ampliação dos laços nas Américas e, em matéria de navegação, consagra o princípio da reserva de carga, que já norteava a política marítima brasileira. Sendo, naquela altura, em visita do presidente Luiz Echeverria, do México, ao Brasil, em julho de 1974, assinado o Convênio sobre Transportes Marítimos Brasil-México, e no mesmo ano também assinado o convênio Brasil-Chile (ambos encerrados).

O acordo bilateral Brasil-Argentina foi firmado em 15 de agosto de 1985, aprovado pelo Decreto Legislativo nº58, de 13 de outubro de 1989, e promulgado pelo Decreto nº 99.040, de 6 de março de 1990. Deste então as empresas de navegação brasileiras e argentinas se aproveitaram dos seus termos para garantir cargas e preencher sinergicamente o espaço ocioso em suas embarcações, reduzindo os custos logísticos e gerando desenvolvimento econômico e social para ambas as nações.

As três décadas seguintes foram as de maior crescimento de nosso comércio exterior, do desenvolvimento da indústria naval e da logística nacional, período em que chegamos à sétima economia do Mundo. O Brasil se tornou um “player” interessante no comércio mundial, atraindo conglomerados industriais e empresas de serviços logísticos multinacionais. Foi também um período de intensificação das relações comerciais com a Argentina em muito lastreada pelos acordos, com especial crescimento do transporte de cargas containerizadas e automobilísticas.

A ampliação dos serviços de transporte marítimo de cabotagem no Brasil e da grande cabotagem na América do Sul despertou o interesse dos armadores internacionais, que adquiriram empresas brasileiras de navegação, injetando investimentos, desenvolvendo novos serviços e acirrando a concorrência. Por outro lado, foi também um período em que se intensificou a fiscalização sob a prática, nada ortodoxa, da “venda de bandeira” — empresas brasileiras de navegação utilizam espaços em navios de bandeira estrangeira e emitem conhecimentos de cargas nacionais, facilitando a entrada de bandeiras estranhas aos tráfegos bilaterais — afetando o volume de cargas transportadas pelas companhias dedicadas a cumprir os acordos.

Portanto, o aparente viés de protecionismo dos acordos bilaterais de transporte marítimo, na verdade, estimula a atividade, garantindo a melhor prestação de serviços, assegurando a estabilidade regulatória e custos mais baixos, e atrai constantes investimentos para, ao fim, oferecer regularidade de embarcações e preços mais competitivos para o transporte do produto nacional.

Aliás, estas diretrizes estão bem assentadas na Nota Técnica nº10/2020, da Coordenadoria Geral de Navegação, do Departamento de Navegação e Hidrovias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (CGNV/DNHI-SNPTA/Minfra), e foram utilizadas para embasar a formulação da nova política pública — conhecida como BR do Mar — que visando incentivar o desenvolvimento da cabotagem no Brasil e, neste contexto, a decisão de encerrar o acordo bilateral de transporte marítimo com a Argentina, foge da costumeira assertividade com que o Governo Federal trata a infraestrutura logística do País.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 09/03/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

GABRIELA COSTA FALA SOBRE DEMURRAGE DURANTE WEBINAR PROMOVIDO EM HOMENAGEM AO DIA DA MULHER

Diretora da ANTAQ participou do evento “Debates da Indústria Marítima” na segunda-feira (8)

Adiretora da ANTAQ, Gabriela Costa, participou, na segunda-feira (8), do evento virtual “Debates da Indústria Marítima”, promovido pela Revista Portos e Navios. O tema foi “Demurrage sob a Ótica da Resolução Normativa No 18 da ANTAQ”.

A Resolução Normativa No 18 da ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, aprovou a norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.

Gabriela Costa destacou que a RN No 18 trouxe dois conceitos importantes: Free time, que é a livre estadia do contêiner. Ou seja, um prazo acordado, livre de cobrança, para o uso do contêiner, conforme o contrato de transporte, conhecimento de carga ou Bill of Lading (BL), confirmação da reserva de praça (booking confirmation) ou qualquer outro meio disponibilizado pelo transportador marítimo; e sobre-estadia de contêiner. Trata-se do valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução.

A diretora ressaltou também que os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem prestar informações corretas, claras, precisas e ostensivas, além de dar conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados pelos usuários. “O usuário deve ter informação transparente, correta e precisa por meio de canais de comunicação acessíveis, com conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados e dos riscos envolvidos”, afirmou a diretora.

Conforme a norma, os transportadores marítimos e os agentes intermediários deverão encaminhar à ANTAQ, sempre que solicitados, os valores devidamente especificados cobrados dos usuários, embarcadores ou consignatários. Ainda de acordo com a resolução, as regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner, deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do conhecimento de carga - BL.

Gabriela Costa também aproveitou a oportunidade para discutir com as demais debatedoras questões importantes com relação à natureza jurídica da sobre-estadia, detalhando as correntes que defendem o enquadramento como indenização ou como cláusula penal.

A RN Nº 18, aponta a diretora, foi norteadada pela Lei 10.233, de 2001. “A norma visa harmonizar os objetivos dos usuários e dos demais regulados. E a Agência cumpre seu papel, arbitrando conflitos e impedindo ações que possam configurar competição imperfeita, infração à ordem econômica ou qualquer outro tipo de abuso”, garantiu a diretora, concluindo que o nível de maturidade regulatória alcançado pela Agência já permite que se avance na análise da natureza jurídica da matéria.

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 : 09/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

COMO OS NEGÓCIOS ON-LINE SE BENEFICIARÃO DA CONEXÃO 5G?

Por Portogente - Categoria: Notícias Corporativas

O surgimento da navegação na internet por tecnologias de pacote de dados foi um verdadeiro divisor de águas na comunicação. Ter acesso à internet em dispositivos móveis, em qualquer lugar com sinal de celular, criou inúmeras possibilidades e mudou definitivamente a forma de nos comunicarmos.

E mais um grande salto está próximo de acontecer, com a chegada da tecnologia 5G às operadoras brasileiras e, conseqüentemente, aos consumidores. Uma das áreas que mais se beneficiará é a dos negócios on-line.

Maior velocidade

O dinamismo é uma das grandes vantagens de se realizar negócios on-line, tanto para os clientes quanto para as empresas. Com a evolução dos aparelhos móveis e das conexões, hoje os consumidores podem acessar lojas online em qualquer lugar e a qualquer tempo. Inegavelmente, este é um dos principais motivos que levaram ao aumento da preferência das pessoas por realizar compras e vendas por plataformas digitais.

Mas nem sempre foi assim. As primeiras conexões sem fio no início dos anos 2000 dificultavam e muito o acesso à internet nos aparelhos celulares. Nos últimos anos a conexão 4g já vem fazendo a diferença mas o salto a partir de agora quando a conexão 5g chegar no país será muito grande. A diferença de velocidade de navegação entre o 5G e as tecnologias anteriores é absurda. A conexão 4G pode chegar a 150 Mbps e a 4.5G a 200 Mbps. Já a conexão 5G poderá levar aos usuários uma conexão com velocidade de transferência de até 10.000 Mbps. Ou seja, ela pode ser até 50 vezes mais rápida que sua antecessora.

Disseminação da Internet das Coisas



A Internet das coisas (IoT) é uma tecnologia que permite a conexão de objetos de todo tipo à internet. Isso inclui fechaduras, malas, geladeiras, elevadores e até óculos, que na nossa realidade atual não contam com essa possibilidade. E isso cria uma vasta gama de possibilidades.

Não só abre espaço para o surgimento da demanda por novos produtos, como softwares e objetos conectados, mas também possibilita que negócios sejam realizados de várias outras formas e ocasiões, aumentando o volume de transações e potencializando os lucros.

Uso de inteligência artificial

A inteligência artificial já é utilizada amplamente na internet. Ela tem as mais variadas aplicações, como chatbots, rastreamento de leads e de perfis de usuários. Mas, com a chegada da conexão 5G o seu uso será incrivelmente potencializado. Ela poderá ser mais e melhor utilizada, criando oportunidades de negócios.

Uma maior velocidade na rede possibilitará que um maior volume de transações aconteça em um dado tempo. Juntando isso ao maior número de aplicações possíveis para a internet, temos um cenário em que a IA poderá ter um papel ainda mais importante nos negócios realizados on-line.

Otimização da experiência do usuário

Embora o público já esteja se adaptando à realização de negócios por plataformas digitais, e a internet já esteja disponível e em uso, para e por grande parte da população, a falta de velocidade na conexão ainda é um grande obstáculo para a otimização da experiência dos clientes.

Com a chegada da internet 5G aos celulares e outros dispositivos móveis, o usuário poderá receber conteúdos muito melhores, mais eficientes, de melhor aparência e com diferentes funcionalidades. Isso fará com que ele tenha uma melhor experiência ao navegar e consumir produtos, seja jogando poker na internet, comprando ou conversando com alguém.

Mais inovação

A conexão 5G propiciará o surgimento de um cenário totalmente novo, cheio de aplicações inovadoras. Com isso, será muito mais fácil criar algo diferente e impactante, atraindo mais clientes e potencializando as oportunidades de vendas. Afinal, quando se chega a um território novo é muito mais fácil inovar.

Além disso, a tecnologia é a base de grande parte da inovação nos negócios nos últimos anos. E é bem provável que isso não mude nas próximas décadas, muito pelo contrário. A hipótese mais plausível é a de que haja uma migração cada vez maior das nossas atividades para o ambiente virtual.

E então, já está ansioso para a chegada e disseminação desta nova tecnologia? Se sim, você vai gostar de saber que ela já chegou em grande parte do território brasileiro e está disponível para muitos usuários. Esperamos que você tenha gostado deste texto e que ele tenha te ajudado a compreender melhor o que está por vir.

Em um espaço razoavelmente curto de tempo, é esperado que ela seja ainda mais difundida, com a popularização dos aparelhos compatíveis. A conexão 5G possibilitará o surgimento de novas oportunidades de negócios, com aplicações inovadoras, produtos novos e um maior número de usuários e de transações.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 09/03/2021

TICKET E SEBRAE LEVAM PARA SÃO JOSÉ DOS CAMPOS PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA O SETOR DE ALIMENTOS E BEBIDAS

Por Gláucia Galmacci

Além de aulas gratuitas, participantes contam com consultoria de gestão



A Ticket, marca de benefícios de refeição e alimentação da Edenred Brasil, é parceira do Sebrae em programas de capacitação e apoio a empreendedores do setor de alimentos. Após o programa “Enfrentar” em São Paulo, chega este mês em São José dos Campos o “Alimentação Fora do Lar 2021”, curso online e gratuito que tem 300 vagas abertas até a sexta-feira (12).

Com o objetivo de apoiar o setor, especialmente os empreendedores donos de restaurantes, a endereçar soluções para seus desafios e apresentar soluções de gestão direcionadas especificamente para ele, a iniciativa oferece aulas gratuitas e consultoria de gestão aos participantes. A rodada promovida pelo Sebrae São José dos Campos é voltada a lideranças de bares, restaurantes, lanchonetes, pizzarias, pastelarias, sorveterias, açaiaterias, hamburguerias, churrascarias e quiosques localizados nas cidades do Vale do Paraíba e Litoral Norte do Estado de São Paulo.

As aulas acontecerão entre 16 a 30 de março, em plataforma on-line no período da tarde, sempre das 15h às 17h. Os alunos terão acesso ao conteúdo ao vivo e todos os que comparecerem a pelo menos 75% das aulas terão certificado emitido pelo Sebrae e acesso às iniciativas de apoio de sua trajetória no setor de alimentos e bebidas.

As iniciativas contemplam duas horas de consultoria de gestão, nas quais será feita uma intervenção estruturada por profissionais capacitados e disponibilizados pelo Sebrae, visando a manutenção e/ou aumento nas vendas e, conseqüentemente, o aumento de faturamento.

“Na Ticket, valorizamos o empreendedorismo e a inovação e entendemos que os profissionais de gestão precisam estar conectados com este espírito, que é também promovido pelo Sebrae. Os conteúdos apresentados nos cursos reúnem tanto aspectos financeiros da gestão, como o controle de caixa, ficha técnica dos produtos, formação de preço, divulgação, recrutamento e seleção de funcionários e inovação. Trata-se de uma abordagem completa e que visa o desenvolvimento dos profissionais de alimentos e bebidas. A Ticket, ao ser parceira do Sebrae nesse projeto, pratica seu propósito de apoiar os estabelecimentos por meio de inovações que agregam vantagens e ajudam a atrair e fidelizar clientes”, destaca Denise Coelho, Diretora de Marketing da Ticket, marca que, em 2019, lançou a iniciativa Ticket Junto, a fim de auxiliar empresários na rotina e na gestão de seus estabelecimentos.

As aulas serão transmitidas ao vivo e os alunos poderão interagir com o consultor do Sebrae. O conteúdo, desta forma, é customizado com cases apresentados de acordo com o que for dito pelos alunos no momento das aulas, permitindo que os exemplos sejam mais assertivos para o público presente.

O certificado emitido aos alunos também dará acesso à entrada em um pedido de crédito no site do Banco do Povo Paulista. Após a conclusão do curso, o arquivo poderá ser anexado para validação no formulário de solicitação de crédito.

Serviço:

Sebrae Programa Alimentação Fora do Lar 2021

inscrições: até 12/03 (sexta-feira), no link <http://bit.ly/programasersjc>

Aulas: 16 a 30 de março, sempre às terças e quintas; das 15h às 17h

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 09/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

GOVERNO FARÁ ARRENDAMENTO E DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS EM 2021

Informação: *Ministério da Infraestrutura (9 de março de 2021)*



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/2b972d3c-e1d2-42b4-b529-fdf54c8cdf2f.jpeg>

Segundo o Ministério da Infraestrutura, em 2021 terá a maior licitação portuária dos últimos 15 anos. – Foto: Porto de Santos

Em 2021, o Governo Federal tem uma agenda de concessões de portos brasileiros à iniciativa privada com o objetivo de ampliar os investimentos e a capacidade de movimentação e armazenamento de cargas nesses locais. No total, serão 16 arrendamentos em terminais portuários, além da desestatização da Companhia Docas do Espírito

Santo (Codesa), a primeira a ser promovida no país.

Serão arrendados, por exemplo, dois terminais no Porto de Santos, o STS08 e o STS08A, ambos voltados ao armazenamento de grãos líquidos, ou seja, combustíveis. Essas duas áreas, juntas, devem somar investimentos de cerca de R\$ 1,2 bilhão. E os leilões estão previstos para o primeiro trimestre deste ano.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, será a maior licitação portuária dos últimos 15 anos. O vencedor administrará os terminais pelo período de 25 anos.

“Temos a perspectiva de ter um ano cheio, repleto de leilões. Um mínimo de 17 leilões de terminais portuários que devem gerar mais de R\$ 3,5 bilhões de investimentos. Gerando, com isso, uma ampliação da capacidade de nossos portos e uma redução dos custos logísticos no país”, adiantou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni.

Também serão arrendados terminais em portos como o de Santana, no Amapá; o de Itaqui, no Maranhão; e o de Vila do Conde, no Pará.

Investimentos portuários

Segundo o secretário, o setor portuário brasileiro mantém a tradição histórica de firmar parcerias com a iniciativa privada, mas, nos últimos dois anos, esse processo se intensificou.

“Nos anos de 2019 e 2020, fizemos 21 leilões de terminais portuários. Foram R\$ 3,5 bilhões autorizados para investimentos em diversos portos do Brasil, abrangendo alguns dos maiores portos, como o de Santos (SP) e o de Paranaguá (PA). Além dos investimentos, nós temos as outorgas dos leilões que, a partir de 2020, passaram, inclusive, a serem revertidas em investimentos nos próprios portos”, acrescentou Diogo Piloni.

Principais terminais portuários que serão concedidos à iniciativa privada em 2021:

- 4 terminais no Porto de Itaqui/MA (IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13);
- 1 terminal no Porto de Santana/AP (MCP02);
- 1 terminal no Porto do Mucuri/CE (MUC01);
- 3 terminais no Porto de Maceió/AL (MAC11, MAC12 e MAC13);
- 2 terminais no Porto de Santos/SP (STS08 e STS08A);
- 1 terminal no Porto de Areia Branca/RN (TERSAB);
- 2 terminais no Porto de Vila do Conde/PA (VDC10 e VDC10A);
- 2 terminais no Porto de Paranaguá/PR (PAR32 e PAR50); e
- 1 desestatização: Codesa/ES.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 09/03/2021

JUSTIÇA DO TRABALHO DE SÃO PAULO ENCERRA PROCESSOS ANTIGOS POR MEIO DE ACORDOS ENTRE TRABALHADORES PORTUÁRIOS E O OGMO

informação: OGMO/Santos (9 de março de 2021)

Acordos homologados pelo TRT da 2ª Região entre trabalhadores portuários avulsos e o Orgão de Gestão de Mão de Obra de Santos (Ogmo/Santos) garantiram o pagamento de mais de R\$ 2,6 milhões só neste início de 2021. Outros R\$ 1,5 milhão já está disponível para acordos da mesma natureza, a serem efetivados até junho deste ano.

Quase 420 trabalhadores que aguardavam o recebimento dos seus créditos na lista por ordem cronológica, muitos deles há mais de dez anos, foram beneficiados. Outros 500 processos esperam pagamento. A iniciativa faz parte de um projeto da Corregedoria e do Juízo Auxiliar em Execução, que reúne processos em fase de execução envolvendo uma mesma parte. No caso do Ogmo, as audiências foram realizadas pelo Centro Judiciário de Métodos Consensuais de Solução de Disputas da Baixada Santista (Cejus-Baixada).

O corregedor regional, desembargador Sergio Pinto Martins, ressalta a importância desse esforço em aproximar as partes e permitir a solução de processos em execução de empresas com dificuldades econômicas. “Por essa iniciativa, partes com pouco fluxo de caixa, como o Ogmo, por exemplo, conseguem quitar muitos débitos e vários trabalhadores conseguem satisfazer seus créditos. E no geral não é isso que acontece, pois ou ninguém recebe ou apenas alguns”, resumiu.

Desde o ano passado, o Ogmo vem disponibilizando cerca de R\$ 517 mil todo mês exclusivamente para acordos. As audiências ocorrem após a criação de pautas extras de conciliação pelo Cejus-Baixada, sendo conduzidas pela juíza-supervisora, Sandra Sayuri Ikeda, e pela coordenadora do setor, Bianca Barbosa Salomão.

Um dos casos com final feliz foi o de um trabalhador que aguardava na lista havia quase 13 anos. Por meio do projeto, ele teve seu processo encerrado com um acordo que garantiu R\$ 1,1 milhão para pagamento imediato. Outro trabalhador que participou de audiência recente com os representantes do Ogmo fechou um acordo de R\$ 115 mil após dez anos de espera. E, no mês passado, cerca de 400 trabalhadores representados pelo Sindicato dos Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia do Porto de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião receberam um montante de R\$ 450 mil, também pela via conciliatória.

O TRT-2 está à disposição para realizar sessões de conciliação com trabalhadores que possuem crédito definido em face do Ogmo e aguardam em lista de espera cronológica. Os interessados podem se inscrever no portal do TRT-2, via Portal da Conciliação ([clique aqui](#)); ou entrar em contato pelo e-mail cejusbaixada@trtsp.jus.br.

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

Data : 09/03/2021

PARANÁ – PORTO ESTÁ PREPARADO PARA O ATENDIMENTO A EMERGÊNCIAS

Simulado de vazamento de óleo no Pier -Pierpaolo Nota/Portos do Paraná

Quase 12 anos após o último incidente de grande proporção registrado em área do porto organizado, a Portos do Paraná reafirma seu compromisso com a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente no desenvolvimento das atividades portuárias no Estado.

Com equipamentos, mão de obra preparada e revisão constante dos protocolos de ação e prevenção, a empresa está preparada para atuar em casos de emergência.

“Temos uma equipe capacitada, uma diretoria específica que atua constantemente na melhoria do desempenho ambiental e gerenciamento dos riscos. Junto com toda a comunidade portuária, hoje estamos muito mais preparados e em constante aprimoramento”, afirma o diretor-presidente Luiz Fernando Garcia.

APRENDIZADO – Os três últimos acidentes que balizam a evolução da comunidade portuária paranaense, em relação às emergências, são o ocorrido com o navio “Norma” (outubro de 2001); a

explosão do navio Vicuña (novembro de 2004); e o vazamento do Terminal Público de Álcool (julho de 2009).

“Esse histórico foi usado para dimensionar o Centro de Prontidão Ambiental. Usamos como referência para dimensionar e preparar as equipes para atendimento a novos acidentes”, diz o diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Ribeiro Santana.

Segundo ele, a empresa pública segue um cronograma permanente de execução dos simulados, treinamentos práticos e teóricos, com cenários previstos nos planos emergenciais. “Propomos os cenários e colocamos a equipe para vivenciar aquilo como se tivesse acontecendo de verdade, para testarmos toda a linha de protocolo e procedimentos”, explica.

PRONTIDÃO – O Porto de Paranaguá é dos únicos portos públicos, no Brasil, a ter um Centro de Prontidão Ambiental instalado em faixa primária. Felipe Zacharias, assessor especialista em saúde e segurança do trabalho, diz que a alocação dos equipamentos no cais garante agilidade nas respostas.

“Contamos com equipe 24 horas, com todos os equipamentos à disposição, para atuar de forma eficaz e rápida. Quando se trata de danos ambientais, quanto mais rápido e eficaz for, melhor será a ação e menos impacto terá”, afirma.

O Centro tem 1.129 metros quadrados, e foi planejado para sediar a coordenação do atendimento às emergências ambientais e otimizar o trabalho das equipes de prontidão, fazendo com que a capacidade e o tempo de resposta em situações de acidente esteja entre os mais céleres do Brasil. A edificação também possui infraestrutura para treinamentos, sala de crise e instalações necessárias para situações de emergências tanto terrestres quanto aquáticas.

Além de embarcações e veículos para emergência em terra, motobombas, barreiras de contenção, recolhedores, bombas para produtos químicos, tanques para armazenamentos de resíduos sólidos e líquidos, o local conta com equipamentos de proteção individual para atendimento dos mais variados níveis de emergência.

A equipe de prontidão – responsável pela manutenção e operacionalização do Centro, no atendimento às emergências – é da empresa Alpina Briggs. São 24 funcionários que trabalham em turnos, 24 horas por dia, o ano todo.

BOX – Planejamento é fundamental para dar respostas

Em relação às emergências, a Portos do Paraná segue uma série de planos que são acionados conforme a evolução das ocorrências.

A empresa pública – como as demais empresas que atuam nos portos do Paraná – têm um Plano de Emergência Individual (PEI) atualizado. Este tem como objetivo atender às exigências da Resolução Conama 398/08, no que se refere ao controle planejamento para situações de emergências relacionadas a incidentes com poluição por óleos originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares.

“Quando ocorre um incidente em uma empresa e ela não dá conta de atender com seu PEI, aí ela aciona um plano maior que é o Plano de Área”, diz o diretor de Meio Ambiente, João Paulo Ribeiro Santana.

O Plano de Área dos Portos do Paraná (PAPPR) é elaborado pela administração dos portos de Paranaguá e Antonina e empresas signatárias, sob coordenação do (Ibama) e do Instituto Água e Terra do Paraná (IAT), que estabelece procedimentos técnicos e administrativos a serem adotados para combater eventuais incidentes de poluição por derramamento de óleo, em sua área de jurisdição.



“Este plano é acionado para que todos colaborem, porque as empresas vizinhas também possuem equipamentos, brigadas e equipes de atendimento às ocorrências”.

Outro documento que rege as ações emergenciais é o Plano de Ação de Emergência (PAE), que estabelece diretrizes necessárias para atuação em situações emergenciais que tenham potencial para causar repercussões internas e externas. Este, apresenta os procedimentos de resposta às situações emergenciais, definindo as atribuições e responsabilidades dos envolvidos e possibilitando que sejam adotadas ações rápidas para a segurança de todos.

Além desses, ainda existe o Plano de Ajuda Mútua (PAM). Em atendimento a NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário – o PAM tem como objetivo a atuação conjunta de seus integrantes na resposta a emergências nas instalações das empresas integrantes, 24 horas por dia, todos os dias da semana, mediante a utilização de recursos humanos e materiais de cada empresa ou instituição, colocados à disposição do plano, sob a coordenação da Comissão de Gerenciamento e das autoridades competentes.

“Quando ocorre um incidente da área portuária, o primeiro acionado é o PAE. A partir disso, se a gente verificar que evolui para algo maior, acionamos o PAM. É como se fosse um grande condomínio, onde um ajuda o outro”, afirma João Paulo Ribeiro Santana.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 09/03/2021

COM 6 NAVIOS CONFIRMADOS, PORTO DE IMBITUBA SE PREPARA PARA RECEBER SAFRA DE SOJA

Os granéis agrícolas têm uma importante participação no desempenho do Porto de Imbituba. Em 2020, apenas a soja e o milho representaram aproximadamente 24% de toda a movimentação

O início da colheita da soja no Brasil está animando as perspectivas de movimentação do grão agrícola no Porto de Imbituba para os próximos meses. A operadora portuária Granéis Imbituba confirmou esta semana o agendamento de, pelo menos, seis embarques do granel no período entre março e maio.

A carga já está chegando por transporte rodoviário e sendo estocada nos armazéns da Fertisanta e Serra Morena, que formam a joint venture Granéis Imbituba. Juntas, as operadoras têm capacidade de armazenagem estática de cerca de 220 mil toneladas. O produto vem da região Centro-Oeste.

Conforme explica José Roberto Martins, sócio-diretor da Granéis, o início tardio da colheita acaba por pressionar o escoamento pelos portos brasileiros e, como há capacidade de envio da carga por Imbituba, o mercado busca essas soluções, oportunizando novos contratos. “Fizemos cerca de 1,4 milhão de toneladas de milho e soja em Imbituba no último ano e nossa expectativa é ultrapassar essa marca em 2021”, destaca Martins. Os navios previstos para os próximos meses são da classe Panamax e devem carregar, em média, 66 mil toneladas cada, com destino à China.

Os granéis agrícolas têm uma importante participação no desempenho do Porto de Imbituba. Em 2020, apenas a soja e o milho representaram aproximadamente 24% de toda a movimentação. Para Fábio Riera, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, a previsão de safra recorde, somada à disponibilidade de atendimento da demanda, reforçam a potencialidade e contribuição do Porto como solução logística para a cadeia de suprimentos.

“Nosso compromisso é prover cada dia mais um serviço eficiente e qualificado para ajudar a receber e dar vazão às cargas, refletindo no desenvolvimento da sociedade, enquanto meio de fornecimento de insumos e geração de emprego e renda”, salienta o gestor do Porto.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 09/03/2021

PORTO DE ITAGUAÍ RECEBE VISITA DO GOVERNADOR EM EXERCÍCIO

Informação: Companhia Docas do Rio de Janeiro (9 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/imagem-1-768x576.jpeg>

[Complexo portuário poderá se tornar um dos principais polos para escoamento de gás produzido nos campos de pré-sal – Foto: CDRJ](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/imagem-1-768x576.jpeg)

Em visita ao Porto de Itaguaí, nesta sexta-feira (5), o governador em exercício, Cláudio Castro, tratou de projetos do setor de gás para o cluster de Itaguaí com executivos de empresas atuantes no complexo portuário de Itaguaí, representantes do município e a Diretoria da Companhia Docas do Rio de Janeiro. Durante o encontro, Castro defendeu as parcerias público-privadas para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro e afirmou que a missão do Governo para incentivar novos negócios e gerar empregos é investir em infraestrutura e melhorar a legislação tributária.

Por parte da CDRJ, estiveram presentes o diretor-presidente Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira; o diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva; o diretor de Gestão Portuária, Mario Povia; e o superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves. Cláudio Castro estava acompanhado do secretário de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais, Leonardo Soares.

Atualmente, 55,8% da produção nacional de gás natural é proveniente do Rio de Janeiro. Por isso, o Porto de Itaguaí poderá se tornar um dos polos de escoamento dessa produção. “A perspectiva é de um crescimento ainda mais significativo da produção de gás nos próximos anos, principalmente nos campos do pré-sal. Temos dois grandes desafios: o escoamento da produção e a monetização do grande volume que será produzido, preferencialmente através da chegada de novas indústrias, aquecendo a cadeia econômica local”, afirmou Cláudio Castro.

O governador em exercício lembrou que o Plano Indicativo de Processamento e Escoamento de Gás Natural (PIPE) da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) inclui, dentre as alternativas para escoamento de gás, duas rotas (4B e 5C) de gasodutos cujos destinos são o Porto de Itaguaí. A Rota 4B ligaria o polo de produção do pré-sal na Bacia de Santos ao Porto de Itaguaí. Já a Rota 5C ligaria o polo de produção do pré-sal na Bacia de Campos ao Porto de Itaguaí.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/imagem-2-768x511.jpeg>

[Foto: CDRJ](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/imagem-2-768x511.jpeg)

A interligação do porto de Itaguaí com as bacias produtoras de óleo e gás do pré-sal não só transformará Itaguaí num hub para a distribuição da produção do pré-sal, como também proporcionará a geração de energia barata para as indústrias já instaladas na região e, certamente, atrairá novas. Isso impulsionará o desenvolvimento industrial do sul fluminense, tornando o projeto das Rotas 4B e 5C de grande importância estratégica para a retomada do crescimento do estado no pós crise.

“Com localização estratégica, o Porto de Itaguaí já se destaca nacionalmente e internacionalmente como o porto público que mais movimentava minério de ferro no Brasil. O gás ampliará a importância de Itaguaí na economia do Rio de Janeiro, tornando o porto um dos principais polos para escoamento da produção do pré-sal”, explicou Castro.

Por ASSCOM, com informações divulgadas pelo Governo do Estado neste link

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

Data : 09/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

5G: MAIS DE 9 MILHÕES DE LARES TERÃO DE CUSTEAR TROCA DA PARABÓLICA

Por *Marcelo Camargo/Agência Brasil*

Depois de mais de um ano de debates, a Anatel definiu as regras do leilão para a oferta de banda larga móvel na tecnologia 5G

Depois de mais de um ano de intensos debates, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) definiu as regras do leilão para a oferta de banda larga móvel na tecnologia 5G. Uma delas implicará que mais de 9 milhões de pessoas arquem com a compra de novos equipamentos de TV por parabólicas.

Em razão de interferências no serviço de transmissão para parabólicas (TVRO) por redes de 5G em uma das faixas (3,5 GHz), a Anatel decidiu que esse serviço audiovisual não poderá mais ser prestado como é hoje.

Outra opção discutida era a possibilidade de instalar filtros nas antenas para tentar mitigar a interferência. Essa solução acabou não sendo acolhida pela maioria dos integrantes do conselho da agência.

“Fizemos testes com 5G, um serviço adjacente do TVRO [transmissão por parabólicas], que usam entre 3,7 e 4,2 GHz. Constatou-se interferência do 5G no serviço de TVRO. O 5G respeita seus limites de transmissão, mesmo assim os receptores das parabólicas são muito ruins”, explica o superintendente de Outorgas e Recursos à Prestação da Anatel, Vinícius Karam.

Com isso, as transmissões deverão migrar para outra faixa, denominada banda KU. As faixas são as “avenidas no céu” por onde passam os sinais de radiodifusão, como TV, rádio, satélite e telefonia celular.

Hoje, a Anatel estima 20,7 milhões de lares que têm TV por parabólica, sendo 17 milhões de parabólica por sinal aberto (o restante tem TV por assinatura).

Desses, 8,3 milhões estão no cadastro único e terão a migração custeada a partir dos recursos arrecadados com o leilão. Outros 9,2 milhões terão de trocar os equipamentos com seus recursos. A previsão da Anatel é que o kit instalado custe R\$ 250.

A distribuição dos kits será feita por uma entidade a ser criada com essa finalidade. O custeio inclui também a instalação dos novos equipamentos. O procedimento foi semelhante quando do leilão da faixa de 700 MHz para o 4G, que desalojou parte das emissoras.

“A entidade vai ser constituída, terá plano de comunicação. Todos serão informados para retirar o seu kit ou solicitar instalação de novo kit. Uma preservação para todos que assistem ao TVRO, só que distribuído gratuitamente para cadastro único e sendo informado”, acrescenta Karam.

Até 2025, haverá uma transmissão concomitante tanto na faixa atual (banda C) quanto na nov (KU). Neste ano, será feito o desligamento, e só poderão continuar assistindo à TV por parabólica quem tiver adquirido os novos aparelhos.

Empresas

Para o diretor-geral da Associação Brasileira de Rádio e Televisão (Abratel), Samir Nobre, a solução de migração para uma nova faixa do serviço de TV aberta por parabólicas adotada pela Anatel foi acertada.

“Foi a única alternativa que concilia os fatores técnicos, econômicos e de planejamento de espectro, além de proteger a população socialmente carente que faz uso desse serviço para ter acesso à televisão aberta, gratuita e de qualidade”, diz.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 09/03/2021

GUEDES CONFIRMA QUE VALOR MÉDIO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL SERÁ DE R\$ 250

O ministro da Economia confirmou nesta segunda, 8, que os valores da nova rodada de auxílio emergencial irão de R\$ 175 a R\$ 375, sendo, em média, R\$ 250

O ministro da Economia, Paulo Guedes, confirmou nesta segunda-feira, 8, que os valores da nova rodada de auxílio emergencial irão de R\$ 175 a R\$ 375, sendo, em média, R\$ 250. A informação foi antecipada pelo Broadcast/Estadão.

“R\$ 250 é o valor médio. Se for uma família monoparental dirigida por mulher é R\$ 375. Se for um homem sozinho, é R\$ 175. Se for o casal, são R\$ 250. Isso é com o Ministério da Cidadania, só fornecemos parâmetros básicos, mas amplitude é com a Cidadania”, afirmou o ministro, após reunião no Palácio do Planalto.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 09/03/2021

PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL COMEÇA A SER DISCUTIDA NA CÂMARA NESTA TERÇA (9)

Por Najara Araújo/Câmara dos Deputados - Da redação e Agência Câmara

A PEC Emergencial é o único item da pauta do dia; e deve ser aprovada em primeiro turno amanhã, quarta quarta-feira (10)

A Câmara dos Deputados inicia nesta terça-feira (9) a análise da PEC Emergencial, texto que deve permitir ao governo federal retomar os pagamentos do Auxílio Emergencial.

O texto foi aprovado na última quinta-feira no Senado e garante ao governo Jair Bolsonaro uma flexibilização de R\$ 44 bilhões para os pagamentos do auxílio sem que o teto de gastos seja comprometido, além de criar dispositivos controlando despesas com o funcionalismo público e incentivos tributários.

Não se sabe ainda qual será o valor das novas parcelas do auxílio, mas a equipe econômica do governo trabalha com uma margem entre R\$ 175 e R\$ 375.

As despesas com o programa também não serão contabilizadas para a meta de resultado fiscal primário e não serão afetadas pela chamada regra de ouro – mecanismo constitucional que limita o endividamento do governo.

Os “gatilhos” passam a ser permanentes e válidos para todas as situações de estado de calamidade pública decretadas oficialmente, e não restritos à pandemia de covid-19.

Na esfera federal, todas as vezes que as despesas obrigatórias ultrapassarem 95% das despesas totais, os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário e o Ministério Público deverão vedar o aumento de salário para o funcionalismo, a realização de concursos públicos, a concessão de incentivos tributários e o lançamento de linhas de financiamento ou renegociação de dívidas (tipo o Refis).

Os poderes dos estados e municípios estão sujeitos à mesma regra dos 95%, porém apenas de forma facultativa.

No caso desses entes da federação, será possível acionar os gatilhos quando a relação entre as despesas correntes e as receitas correntes (impostos e contribuições) atingir 85%. Nesse caso, a implementação dependerá apenas de ato do Executivo, com vigência imediata.

A PEC também traz a previsão de diminuir incentivos e benefícios tributários existentes. Segundo o texto, o presidente da República deverá apresentar, em até seis meses após a promulgação da emenda constitucional, um plano de redução gradual desse tipo de benefício.

São feitas exceções a programas como o Simples, subsídios à Zona Franca de Manaus e a produtos da cesta básica, e o financiamento estudantil para alunos do ensino superior. Por outro lado, deduções no Imposto de Renda com saúde e educação devem entrar na lista de cortes a serem introduzidas na PEC.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 09/03/2021

OCDE ELEVA ESTIMATIVA DE CRESCIMENTO MUNDIAL PARA 5,6% EM 2021

Por AFP/Arquivos

A economista chefe da OCDE, Laurence Boone, em foto de 21 de maio de 2019

A OCDE revisou de maneira expressiva e elevou sua estimativa de crescimento mundial em 2021, a 5,6%, contra a projeção anterior de 4,2%, ante os efeitos conjugados do megaplano americano de recuperação e da vacinação contra a covid-19, apontam as perspectivas econômicas provisórias publicadas nesta terça-feira.

“As perspectivas econômicas mundiais melhoraram claramente em consequência do avanço progressivo de vacinas eficazes, do anúncio das novas medidas de apoio em alguns países e de sinais que mostram que as economias se acomodam melhor do que o previsto às medidas de restrição”, explica a Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômicos.

Por si só, o plano de 1,9 trilhão de dólares do presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, para reativar a maior economia do mundo contribui em um ponto percentual a esta revisão de 1,4 ponto do crescimento mundial, disse à AFP Laurence Boone, economista chefe da organização de 37 países desenvolvidos.

Graças a esta injeção em massa de liquidez, Estados Unidos, que representa 20% de todas as mortes registradas na pandemia, deve registrar o dobro na taxa de crescimento do PIB em comparação com a previsão de dezembro, com 6,5%.

Isto não representará um risco inflacionário importante, de acordo com Boone.

O aumento da previsão de crescimento é mais modesto para a zona do euro, onde o programa de vacinação é mais lento: o PIB da região deve ter alta de 3,9% este ano, enquanto no Reino Unido, onde as escolas reabriram as portas na segunda-feira, a projeção é de avanço de 5,1%.

Para a França, a OCDE espera um avanço de 5,9%, praticamente sem alterações em relação à previsão anterior. A Espanha deve crescer 5,7%, a Itália 4,1% e a Alemanha 3%.

A China, motor do crescimento mundial, que registrou uma disparada de 60% das exportações em janeiro-fevereiro em ritmo anual, deve registrar crescimento de 7,8%.

Mas o país com a maior previsão de recuperação é a Índia: após uma queda de 7,4% em 2020, o PIB do país deve crescer 12,6% este ano.

Mas existem riscos para o crescimento, aponta a OCDE: um ritmo de vacinação muito lento ou “o surgimento de novas variantes resistentes às vacinas existentes”.

“Quanto mais rápido os países vacinarem, mais cedo poderão reabrir suas economias (...) Nossa principal mensagem é, portanto, acelerar o ritmo de vacinação para reabrir a economia”, disse Boone.

Mais de 304,8 milhões de doses de vacinas contra a covid-19 foram administradas em todo o mundo, um número que esconde grandes disparidades: Israel imunizou quase 60% de sua população, Estados Unidos quase 20%, a França cerca de 5% e o Brasil 3%, segundo os números da OCDE.

Fonte : *IstoÉ- Dinheiro*

Data : 09/03/2021



EXTRA ONLINE

'TEM MUITA ESPUMA NESTE CHOPE AINDA', DIZ MOURÃO SOBRE DECISÃO QUE BENEFICIOU LULA

Por Daniel Gullino



https://extra.globo.com/incoming/24864169-a0a-47f/w640h360-PROP/x91163568_brazil,27s-president-jair-bolsonaro-and-vice-president-hamilton-mourao-attend-a-ceremony.jpg.pagespeed.ic.ZNi6PJnTyC.jpg

O presidente Jair Bolsonaro e o vice-presidente Hamilton Mourão, durante evento no Palácio do Planalto Foto: Adriano Machado/Reuters/12-01-2021

O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta terça-feira, ao comentar a decisão que anulou condenações do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que a população brasileira se baseia "no respeito à honestidade" e que os políticos deveriam se pautar por isso. Mourão disse que isso ocorre "independente da chicana jurídica", mas não comentou se a decisão do ministro Edson Fachin, do Supremo Tribunal Federal (STF), se enquadra nesta categoria.

Para Mourão, ainda é cedo para se tirar conclusões sobre o impacto da decisão no cenário político. Ele disse que não é certo que Lula irá concorrer à Presidência

— Decisão não foi do STF, foi do ministro Fachin. Em primeiro lugar, tem muita espuma neste chope ainda, tem que ser decantado isso. Tem muita gente fazendo análise prospectiva por mera extrapolação de tendência, não se faz análise prospectiva assim. Tem que esperar todas as consequências, decorrências, tem ainda muita coisa para rolar, não se pode tomar nenhuma, vamos dizer assim, "ah, isso vai ser assim, assado, o presidente Bolsonaro não vai concorrer, o presidente Lula vai concorrer". Então tem que aguardar.

Questionado sobre a decisão de Fachin, Mourão disse que que "a imensa maioria da população brasileira é constituída de homens e mulheres de bem", que passam por dificuldades financeiras, e depois continuou:

— Mas todos, sem exceção, procuram se basear em princípios da ética, da moral, dos bons costumes, respeito à honestidade, à integridade, à probidade das pessoas. E os homens públicos têm que se pautar por isso. Então independente da chicana jurídica que seja feita, anula processo, anula prova, a realidade é a seguinte: contra fatos não há argumentos. É isso que a gente vai aguardar que aconteça no futuro — afirmou o vice, ao chegar no Palácio do Planalto.

Fonte : *Extra Online*

Data : 09/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

TCU APONTA PERDA DE RECEITA COM PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS EM GRANDES CAMPOS DE PETRÓLEO

Por epbr - 9 de março de 2021 - Em Comece seu Dia

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

em jogo

Uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu que governo federal, estados e municípios estão perdendo receitas por causa das alíquotas de participações especiais em nos maiores campos de petróleo e gás.

— As informações foram publicadas pelo O Globo. Segundo a publicação, os técnicos do TCU identificaram que empresas não elevam a produção para pagar menos.

— As participações especiais são um tipo de cobrança em campos de óleo e gás com alta produção no regime de concessão. Nesse caso, a alíquota é maior em campos que produzem mais, podendo chegar a 40%. Geraram arrecadação de R\$ 17,9 bilhões em 2020.

— “Essa situação de progressão de alíquotas destoante da realidade dos campos gigantes faz com que o país deixe de arrecadar parcela relevante da renda extraordinária gerada por esses campos”, diz a análise do TCU.

— Os técnicos ainda criticam a fiscalização da dedução de custos para a cobrança. O governo deduz uma série de custos das petroleiras antes de cobrar a participação. O TCU constatou que o atual mecanismo de apuração de gastos dedutíveis “mostra-se bastante complexo” e que a ANP não possui – “e nem é provável que venha a possuir” – capacidade de fiscalização.

— A auditoria será analisada pelos ministros do TCU, que podem determinar ou sugerir mudanças ao governo. O Globo

Petróleo cede após superar US\$ 70. Os preços do petróleo terminaram a segunda (8) em queda, devolvendo ganhos após o Brent superar a marca de US\$ 70 por barril pela primeira vez desde o início da pandemia de covid-19.

— O Brent atingiu máxima de US\$ 71,38, mas fechou em queda de US\$ 1,12 (-1,6%), a US\$ 68,24 o barril. Já o WTI cedeu US\$ 1,04 (-1,6%), fechando a sessão a US\$ 65,05 o barril após tocar a marca de US\$ 67,98 – o mais alto patamar desde outubro de 2018.

— Forças iemenitas Houthi atacaram instalações da Saudi Aramco no domingo (7), mas o governo saudita que não houve mortes ou danos relevantes. A tensão, combinada com a decisão do OPEP+ na semana passada para manter a oferta sob controle e dados positivos da economia dos EUA sustentaram a alta dos últimos dias.

Novo reajuste. A partir desta terça (9), os preços da gasolina e do diesel nas refinarias da Petrobras estão maiores. A gasolina foi reajustada em 8,8%, com o preço médio chegando a R\$ 2,84 por litro, acréscimo de R\$ 0,23 sobre o valor anterior. Já o diesel subiu 5,5%, passando a custar, em média, R\$ 2,86 o litro, acréscimo de R\$ 0,15 sobre o preço anterior.

— Este é o segundo reajuste anunciado pela companhia desde que o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) decidiu trocar o comando da Petrobras. O atual presidente da companhia, Roberto Castello Branco, tem mandato até 20 de março. Há uma semana, em 2 de março, a Petrobras elevou os preços médios do diesel e da gasolina em 5%.

— “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 regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros refinadores, além da Petrobras”, disse a empresa, em nota. eubr

— É a sexta alta do ano nos preços da gasolina, e a quinta no valor do litro do diesel. Em dezembro, o litro da gasolina custava em média R\$ 1,84. Já o do diesel saía a R\$ 2,02. Desde o início do ano, a gasolina acumula alta de 54% nas refinarias, enquanto o diesel subiu 41,6%. G1

CA da Petrobras. Em comunicado, a Petrobras informou que recebeu carta do Fundo de Investimento em Ações Dinâmica Energia e Banclass Fundo de Investimento em Ações, administrados pelo Banco Clássico S.A., indicando Leonardo Pietro Antonelli para eleição ao Conselho de Administração da companhia, caso adotado o procedimento de voto múltiplo, na Assembleia Geral Extraordinária (AGE), ainda sem data marcada.

— Antonelli já integra o CA da companhia, tendo sido eleito em 22 de julho de 2020 como representante dos acionistas minoritários.

— O Banco Clássico S.A. detém participação acionária suficiente para a inclusão de candidatos no Boletim de Voto à Distância, nos termos da Instrução CVM 481/2009, segundo o informe.

BR do Mar O Senado avalia votar nesta semana o projeto de lei que cria a BR do Mar, com o objetivo de ampliar a navegação entre portos nacionais e reduzir a dependência do transporte rodoviário no país. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), deve prever a matéria na pauta de amanhã, o que não garante que a proposta será mesmo apreciada.

— Um dos motivos para a divergência é que a oposição defende que a matéria faça sua tramitação “natural”, ou seja, passando pelo crivo das comissões permanentes. A intenção do governo, entretanto, é levar a proposta diretamente para o plenário da Casa e, segundo líderes, já há um acordo com a maioria das bancadas neste sentido.

— Na prática, a matéria busca flexibilizar as regras para a navegação entre portos e ampliar a frota de embarcações no país, estimulando a concorrência no setor através das mudanças nas regras de aluguel de embarcações estrangeiras. Valor

Consumo elétrico sobe O consumo de energia elétrica avançou 1,8% em fevereiro na comparação anual, impulsionado por maior demanda no mercado livre de energia, segundo dados da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) divulgados nessa segunda-feira (8/3).

— No ambiente livre, por outro lado, o consumo saltou 9,4% no mês passado, com uma maior migração de consumidores para esse nicho, segundo a CCEE.

— Já no ambiente regulado, houve queda de 1,6% ante fevereiro de 2020. UOL, com Reuters

Solar nos leilões de energia Projetos da fonte solar fotovoltaica correspondem a 62,5% de toda a potência cadastrada para concorrer nos leilões A-3 e A-4 da Aneel, segundo cálculos da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

— Foram cadastrados 1.841 projetos, totalizando 66,8 GW de potência. Desse total, 1.050 projetos são de energia solar, somando 41,8 GW.

— A maior parte dos projetos fotovoltaicos cadastrados está no Nordeste, com destaque para a Bahia, que tem 597 projetos, num total de 20,7 GW registrados para os leilões.

— Os leilões A-3 e A-4 vão incluir projetos solares fotovoltaicos, eólicos, hidrelétricos e termelétricos a biomassa, com previsão de entrada em operação em três anos e quatro anos, respectivamente. Os certames estão previstos para ocorrer no dia 25 de junho. Valor

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 09/03/2021

EDP ANUNCIA PLANOS PARA TRIPLICAR PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Por epbr - 9 de março de 2021 - Em Combustíveis, Setor elétrico, Transição energética

Até o fim de 2022, a EDP planeja triplicar os pontos de carregamento elétricos no Brasil. Segundo a companhia, projetos em mobilidade elétrica apresentados à Aneel – Agência Nacional de Energia Elétrica – representam investimentos acima de R\$ 50 milhões.

O principal deles, que tem a fabricante de veículos de luxo Porsche como parceira, prevê a instalação de 30 postos de carregamento ultrarrápido que vão cobrir todo o estado de São Paulo até o ano que vem.

Eles vão conectar os principais corredores elétricos do país, interligando a capital paulista ao interior e a capitais de outros estados, como Rio de Janeiro, formando um corredor com mais de 2.500 quilômetros de extensão.

“Trata-se do primeiro e maior projeto da América do Sul de instalação de carregadores ultrarrápidos (150kW e 350kW), com um investimento de R\$ 32,9 milhões”, diz a EDP.

O primeiro posto ultrarrápido foi inaugurado em outubro de 2020 em Caraguatatuba, no litoral norte de São Paulo, e outros novos eletropostos serão anunciados em 2021.

A parceria com a montadora alemã inclui o credenciamento de consumidores com veículos da Porsche no Brasil para utilizar a rede existente de pontos de carregamentos públicos da EDP.

Recentemente, a EDP Brasil criou uma vice-presidência executiva de ESG – sigla em inglês para governança ambiental, social e corporativa – e anunciou que deve dedicar uma parcela maior de investimentos à geração solar.

A empresa está de olho em aquisições nos setores de transmissão e de geração solar.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 09/03/2021

ALTA NO DIESEL OPÕE SETOR DE BIODIESEL E DE TRANSPORTES

Por Gabriel Chiappini - 9 de março de 2021 - Em Combustíveis

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) está defendendo a redução a zero da mistura obrigatória de biodiesel no diesel, para compensar a alta no combustível.

Segundo dados da ANP, o diesel B (diesel A com biodiesel) registra alta há seis semanas consecutivas, reflexo da pressão inflacionária provocada pela desvalorização do real, combinada com a disparada nos preços do petróleo.

Atualmente essa mistura é de 13% (B13) e deverá aumentar em 1 p. p. anualmente até alcançar 15% (B15) em 2023. O tema gerou reações no setor produtivo de biodiesel e de óleos vegetais, principal matéria prima para fabricação do biocombustível.



“A CNT se posiciona pela necessidade e conveniência de redução do nível de biodiesel no óleo diesel em pelo menos metade do nível atual, sem deixar de lado a possibilidade de esse nível ser zerado por determinado período, a fim de que haja uma significativa redução do preço nas bombas de combustível”, diz a associação em uma nota técnica publicada na sexta (5).

Outro argumento é que a idade média da frota brasileira de veículos pesados, entre 11 e 24 anos dependendo do segmento, anularia os efeitos benéficos do uso do biocombustível.

E que há um descompasso entre a política para os combustíveis, promovida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), e o que é exigido no

Veja o documento (.pdf) na íntegra.

<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Nota-Tecnicca-CNT-Biodiesel.pdf>

Segundo a confederação, os dados mais recentes de formação de preços do diesel, disponibilizados pela ANP, mostram que o biocombustível responde por uma faixa entre 12,1% e 12,4% do preço final do diesel.

Caso a mistura do biodiesel fosse zerada, haveria uma redução de 8,8% no preço do diesel, diz a CNT. A conta é com a substituição direta do custo de um combustível pelo outro e, como o litro do biodiesel é mais caro, há um desconto no valor final do combustível.

Na prática, a CNT está propondo a suspensão da política de inserção do biodiesel na matriz energética do transporte.

Subsídio do governo Bolsonaro ignora biodiesel

Na semana passada, a cotação média do diesel nos postos atingiu R\$ 4,23 por litro, com alta de 1,1% em relação à semana anterior. No acumulado de 2021, o preço médio nos postos registrou alta de 16,4%.

Nesta terça (9), a Petrobras reajusta o diesel A nas refinarias em 5,5%. O preço médio será de R\$ 2,86, um aumento de R\$ 0,15 por litro.

Para aliviar os consumidores, em uma medida voltada especialmente para caminhoneiros autônomos e produtores rurais, que formam uma importante base de sustentação do governo Bolsonaro, o diesel A está isento da cobrança de impostos federais por dois meses, até o fim de abril.

O subsídio será de 35,15 centavos por litro de diesel A. Com isso, o desconto final com a desoneração será de 30,6 centavos por litro de diesel B (13% biodiesel e 87% diesel).

Não há garantia de repasse de todo esse valor para o preço final na bomba e os próprios reajustes no preço do diesel A, desde que a medida foi anunciada, são maiores que o desconto.

Reação dos produtores de biodiesel

Para os produtores, a proposta da CNT ignora benefícios do biocombustível, como o fato de o biodiesel negociado em leilões bimestrais terem preços mais previsíveis

A Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) afirmou, em nota, que “a entidade do setor de transporte divulga dados inverídicos sobre biodiesel para tentar explicar aumento no preço do diesel”.

Para a Aprobio, “qualquer alteração na previsibilidade da mistura implicará numa insegurança jurídica, por quebra do marco regulatório e da confiança dos investidores. O Brasil já viu essa história que começa com quebra de contrato e acaba com falência de empresas e grande desemprego”.

Ainda de acordo com a Aprobio, a medida aumentaria o risco no aumento de custos da cadeia agropecuária.

“A alteração do quadro de custos produtivos vai desencadear mudanças drásticas no planejamento produtivo das agroindústrias de aves – proteína mais consumida e acessível para a população brasileira – diante das altas históricas especulativas sobre o milho e a soja”, conclui em nota.

Já para a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) a CNT “quer transferir para outro setor a responsabilidade de corrigir aumentos de preços no diesel que decorrem do valor internacional do petróleo e da desvalorização do real frente ao dólar”.

A Abiove também ressaltou que a proposta da CNT, além de pressionar o preço de proteínas animais, vai impactar as bombas, levando o Brasil a “importar mais diesel, atrelando mais ainda o preço ao consumidor brasileiro ao valor em dólar do petróleo”.

A associação ainda afirmou que o setor de transportes não absorveu o aumento no preço do diesel.

“O custo do frete subiu 30% este ano comprovando que as altas do diesel foram repassadas pelas transportadoras”, disse a Abiove.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 09/03/2021

MARCO DO SANEAMENTO PODE LEVAR A INVESTIMENTOS DE 50 BILHÕES POR ANO, DIZ TERESA VERNAGLIA

Por epbr - 9 de março de 2021 - Em Estratégia ESG/Por Bete Nogueira, da Alter Conteúdo Relevante

A meta de alcançar a universalização de acesso à água e esgoto até 2033, determinado pelo Marco Legal do Saneamento Básico, lançado em 2020, pode levar o Brasil a ter investimentos da ordem de R\$ 50 bilhões por ano. A estimativa foi apresentada por Teresa Vernaglia, CEO da BRK Ambiental, durante o webinar “Energia, política e economia no feminino”, promovido nesta segunda-feira (8), Dia Internacional da Mulher, pelo Centro de Estudos FGV Energia e o grupo Mulheres de Energia.

Teresa mostrou que a falta de saneamento afeta duramente a educação das mulheres, perpetuando para a mulher a falta de equidade de gênero, começando com o acesso à educação. “A BRK cruzou dados do DATASUS, Enem e PNAD, e o que se revelou é que a nota das mulheres que não têm saneamento básico, comparada à nota das que têm, é 25% menor. Mulheres que não têm acesso ao banheiro têm renda, em média, sessenta e um por cento menor em relação às outras mulheres”.

E a vida das mulheres também é fortemente impactada pela falta de acesso à energia em todo mundo, segundo Michelle Hallack, especialista sênior do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e consultora de política energética na Florence School of Regulation. Entre os casos que ela acompanhou, está o de mulheres que pararam de utilizar lenha e tiveram acesso a energias limpas para preparar as refeições.

“Em um dos estudos em que foi gerado investimento em cocção limpa, 34% das mulheres relataram que tiveram mais tempo para realizar outras tarefas. Inclusive, trabalhar fora de casa e aumentar a renda”, relata. Além de tempo, houve também um ganho em saúde. Por ano, morrem 3,8 milhões de pessoas de doenças associadas à poluição dentro de casa, e o maior percentual é de mulheres e crianças.

Michelle também citou estudos que indicam que o acesso à energia elétrica aumenta a produção das mulheres e ajuda na escolarização das crianças. Ou seja, melhorias estruturais trazem geração de emprego e renda, afetando diretamente as mulheres. E energias limpas dão qualidade de vida para a população feminina. Mas ela reforça: “Só conseguiremos construir um mundo mais sustentável se estabelecermos a equidade de gênero no acesso à energia”.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 09/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

DEFENDIDA POR BOLSONARO, TENTATIVA DE FLEXIBILIZAR AJUSTE FISCAL EM PEC QUE RECRIA AUXÍLIO EMERGENCIAL PERDE FORÇA

Equipe econômica e Lira entraram em cena para demover presidente da República da ideia. Relator diz que vai manter texto aprovado no Senado, com regras mais duras

Por Bruno Góes e Geralda Doca



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24916283-bcd-581/FT1086A/ximg20210309121349708MED.jpg.pagespeed.ic.osgUHChZpx.jpg>

Plenário da Câmara inicia análise da PEC que retoma auxílio emergencial

Foto: Câmara dos Deputados

BRASÍLIA - Um dia após ser defendida pelo presidente Jair Bolsonaro, a proposta de flexibilizar o ajuste fiscal previsto na proposta de emenda à Constituição (PEC) que recria o auxílio emergencial chegou a ser discutida por líderes da Câmara na manhã desta terça-feira,

mas perdeu força ao longo do dia.

O movimento para manter regras mais duras, já aprovadas no Senado, ocorreu após reação nos bastidores da equipe econômica e de declarações de parlamentares preocupados com o efeito que a desidratação do projeto causaria nos juros e na inflação. A PEC deve ser votada nesta semana na Câmara.

O plano em estudo, ainda não descartado, é retirar do texto trecho que prevê que servidores terão o direito à promoção por tempo de serviço suspenso em caso de crise fiscal. O objetivo da medida é preservar especificamente profissionais da área de segurança, como policiais.

O assunto foi discutido nesta terça em reunião na residência oficial do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Preocupados, Lira e o relator da PEC Emergencial, Daniel Freitas (PSL-SC), foram ao Palácio do Planalto para conversar com o presidente da República. O líder do PSL, Vitor Hugo (GO), participou da reunião.

Relator diz que vai manter texto mais rígido

Após o encontro, Freitas disse que seu relatório contemplará o mesmo texto do Senado. Ele argumentou que qualquer mudança prejudicaria "a camada mais pobre da população". Dependendo do tipo de emenda, alterações na PEC podem atrasar a tramitação da proposta, com o retorno do texto ao Senado, o que adiaria o pagamento do auxílio emergencial.

— As corporações gostariam de ser incluídas no texto, mas não podemos pensar que vamos atrasar a entrega do texto — disse Daniel Freitas.

Perguntado se algum partido apresentaria emendas para garantir a promoção a servidores, ele disse não ter ciência da movimentação. Apenas afirmou que esse é um direito das legendas.

O parlamentar confirmou ainda a intenção de Bolsonaro, até o último momento, de contemplar servidores da área de segurança:

— O presidente Bolsonaro queria ver (o atendimento) à segurança pública neste momento, mas nós entendemos que agora o plenário da Câmara é soberano. E nós vamos levar à apreciação dos deputados. O meu relatório vai neste sentido.

Com a decisão do relator, qualquer alteração no texto depende da apresentação de emendas em plenário, que seriam votadas separadamente após a aprovação do texto principal.

Maioria da base quer manter o texto, diz Lira

Mais tarde, Arthur Lira indicou que a tendência da Câmara é manter o texto aprovado no Senado disse que a intenção da maioria dos deputados é aprovar o texto original do Senado.

Ele prevê votação da constitucionalidade da PEC ainda nesta terça-feira. Na quarta, os deputados votariam em primeiro e segundo turno a proposta. Sobre a possibilidade de atender servidores, admitiu que pode ocorrer apresentação de destaques ou emendas neste sentido.

— São situações que merecem discussão, podem merecer ou não destaques e emendas, mas a maioria esmagadora da base decidiu que o melhor será, por todo o momento que o Brasil vive, (manter o texto). A perspectiva e previsões de votações na Casa têm que ser claras. E o auxílio é importante para todos.

Lira acrescentou que a discussão do mérito está "organizada". Afirmou ainda que o relator fará "poucas ou nenhuma alteração" na PEC.

— Vamos para o plenário e, lógico, haverá uma discussão mais ampla, democrática, partidária, de quem concorda ou não, de temas que serão discutidos — disse Lira.

Sobre a reunião com Bolsonaro, Lira disse que o presidente recebeu bem a intenção de não dar preferência aos servidores.

— (Bolsonaro recebeu) muito bem, sereno. E sabe que a PEC tem origem no legislativo, de um senador, será votada na Câmara e promulgada pelo Congresso. Então, será uma decisão qualificada pelo Congresso Nacional.

Nas redes sociais, o vice-presidente da Câmara, deputado Marcelo Ramos (PP-AM

Integrante da bancada da bala, Capitão Augusto (PL-SP) disse que terá dificuldades de apresentar emenda à PEC caso o presidente Jair Bolsonaro não se posicione sobre o assunto e oriente sua base. Ele é autor de emenda que privilegia profissionais de segurança.

— Nós não desistimos ainda. Mas estamos vendo que, sem o aval do governo, nós não vamos conseguir nem as assinaturas, quiçá aprovar essa emenda. Então, a base do governo, os parlamentares, estão aguardando orientação do próprio governo. Se o governo não der o aval, nós não vamos conseguir sequer apresentar essa emenda - disse Capitão Augusto

O que diz a PEC

Como aprovada no Senado, a PEC prevê a possibilidade de acionar medidas como congelamento de salários e proibição de concursos públicos caso União, estados ou municípios entrem no chamado estado de emergência fiscal, quando as despesas crescerem acima de um patamar específico.

As ações de controle incluem a proibição de reajuste salarial, vedação de concursos públicos e criação de qualquer outro tipo de despesa obrigatória, como concessão de bônus ou auxílios ao funcionalismo.

O que está em negociação é retirar da proposta a proibição às progressões e promoção de carreira — reajustes automáticos que ocorrem periodicamente. Outras travas, como bloqueio de reajustes concedidos voluntariamente, continuariam proibidos em caso de crise fiscal.

Outro ponto em discussão pelos líderes é a retirada do artigo que obriga Bolsonaro a encaminhar um projeto ao Congresso para rever benefícios fiscais.

A avaliação, nesse caso, é que essa discussão deve ficar para quando a reforma tributária entrar em pauta, o que ainda não tem previsão de acontecer.

Equipe econômica reage

Nos bastidores, a movimentação de Bolsonaro e de Vitor Hugo é acompanhada com apreensão. Segundo fontes, auxiliares do ministro da Economia, Paulo Guedes, entraram em cena para garantir que a proposta seja aprovada conforme foi aprovada no Senado.

Tem que declarar no IR? Tire suas dúvidas sobre auxílio emergencial na declaração do Imposto de Renda

De acordo com integrantes da equipe, Guedes recebeu o apoio do ministro da Secretaria-geral de Governo, Luiz Eduardo Ramos, que teria entendido que a sinalização ao mercado seria ruim, caso a PEC seja desidratada.

A avaliação no time da Economia é que a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que permitiu que o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltasse a ser elegível tende a fazer com que Bolsonaro intensifique a busca de apoio entre aliados de primeira hora, como militares.

Durante a reunião, técnicos que acompanham as negociações no Legislativo alertavam ainda que uma das possibilidades em discussão seria aprovar o texto original do Senado e incluir as mudanças exigidas pela bancada da bala em uma nova proposta, chamada de PEC paralela.

Nessa estratégia, o projeto com regras mais duras e a autorização para o auxílio seria promulgado e caberia aos parlamentares interessados na flexibilização mobilizar o Congresso para promover mudanças.

A alternativa seria uma redução de danos ao governo e tende a desagradar parlamentares que defendem que a proposta seja aprovada já com regras mais brandas.

Bolsonaro anunciou mudança

Em entrevista na tarde de segunda-feira, ao falar com jornalistas na saída do Palácio do Planalto, Bolsonaro afirmou que a bancada da segurança na Câmara está insatisfeita com o texto da PEC.

— A bancada da segurança queria mudanças, ela tem mais ou menos 50 parlamentares. Conversei com relator e com o Arthur Lira e, da minha parte, falei com o relator que ele poderia correr o risco de não aprovar, se não mexesse em três artigos. Eram cinco, reduzimos para três, buscando negociação — afirmou Bolsonaro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 09/03/2021

TENDÊNCIA PARA A ECONOMIA É DE TURBULÊNCIA ATÉ 2022, DIZ ECONOMISTA

Para Silvio Campos Neto, um foco de preocupação é com a polarização entre Lula e Bolsonaro, que pode dificultar o surgimento de uma terceira via

Por Ivan Martínez-Vargas

SÃO PAULO - A economia brasileira, atingida pela pandemia e pelo avanço lento na agenda de reformas, pode ficar mais desgastada caso haja acirramento da polarização entre Lula e Bolsonaro. Essa é a avaliação de Silvio Campos Neto, sócio da consultoria Tendências, sobre a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Edson Fachin que anula as condenações do ex-presidente Lula.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24915810-7a4-0a0/FT1086A/xsilvio-campos-neto1.jpg.pagespeed.ic.rObLYYbfDj.jpg>

Tendência para a economia é de turbulência até 2022, diz Silvio Campos Neto, da Tendências consultoria Foto: Agência O Globo

A notícia mexeu com os mercados, levando a Bolsa a uma queda de mais de 3% e o dólar a atingir a maior cotação do ano, de R\$ 5,77.

Do ponto de vista econômico, quais são os efeitos da decisão do ministro Edson Fachin?

Há preocupação com um sucesso eleitoral do ex-presidente Lula, dado que o grupo político que o apoia tem uma visão econômica bastante heterodoxa, crítica às reformas trabalhista e da Previdência, ao teto de gastos. O segundo foco de preocupação é com a polarização, que pode dificultar o surgimento de uma terceira via, que aos olhos do mercado seria uma saída mais interessante.

Isso pode inviabilizar a aprovação de reformas como a tributária e a administrativa?

São reformas complicadas, que envolvem engajamento do governo e convencimento da sociedade. Um próximo governo Bolsonaro teria as mesmas dificuldades políticas que vemos hoje, e um eventual governo Lula teria dificuldades porque é um grupo político que tem como base de apoio, por exemplo, movimentos ligados ao funcionalismo público, resistentes a uma reforma administrativa. Na reforma tributária, há disputas entre setores da economia, entre regiões. A dificuldade maior é coordenar politicamente tudo isso.

Em um cenário de polarização com Lula, Bolsonaro pode expandir o gasto público?

Há duas possibilidades, a de ser mais populista e ter aumento de gastos no momento em que a pandemia ainda exige um suporte maior, mas também a de eventualmente tentar se diferenciar do que seria uma gestão petista.

Qual o cenário econômico para os próximos dois anos?

A tendência claramente é de turbulência. Temos ainda um ano difícil de pandemia pela frente. No ano que vem, o cenário é de preocupações eleitorais.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 09/03/2021

COMO BOLSONARO ATUOU PARA AFROUXAR AJUSTE FISCAL NA PROPOSTA QUE RECREIA O AUXÍLIO EMERGENCIAL

Nos bastidores, presidente trabalhou para flexibilizar regras para policiais e retirar Bolsa Família do teto de gastos

Por Manoel Ventura e Julia Lindner



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24916929-68a-979/FT1086A/xBolsonaro-e-Paulo-Guedes.jpg.pagespeed.ic.XO0ltQGAGJ.jpg>

O presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes, durante evento no Palácio do Planalto Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo/05-02-2021

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro atuou diretamente em pelo menos duas ocasiões patrocinando medidas com potencial de reduzir o

impacto das medidas de compensação inseridas na proposta de emenda à Constituição (PEC) que renova o auxílio emergencial em 2021.

As medidas de compensação foram colocadas na proposta a pedido do ministro da Economia, Paulo Guedes, para sinalizar responsabilidade fiscal e controle de despesas no longo prazo. A proposta cria um limite de R\$ 44 bilhões para o auxílio em 2021.

No fim de semana, Bolsonaro trabalhou para tirar militares (principalmente os policiais estaduais) das regras que impedem aumento de salários e progressões durante momentos de crise financeira em União, estados e municípios.

A iniciativa, que contou com o apoio de um dos principais aliados do presidente, o deputado Major Vitor Hugo (PSL-GO), foi inicialmente desacreditada até mesmo por lideranças da bancada da bala, principais interessados na empreitada.

Nos bastidores, deputados da frente de segurança pública diziam que a articulação não iria vingar diante a possibilidade do texto retornar ao Senado. Eles receberam manifestações semelhantes do relator, Daniel Freitas (PSL-SC), que estava disposto a manter a versão aprovada pelos senadores.

No domingo, Bolsonaro disse a Freitas, no entanto, que a proposta não seria aprovada daquela forma, numa tentativa de preservar os policiais. Um dia depois, o presidente admitiu publicamente que, além do relator, também procurou o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para tratar do assunto. Segundo o próprio Bolsonaro, ele passou o final de semana todo trabalhando nisso e só parou para assistir ao jogo do Palmeiras.

— Hoje conversei com ele (Freitas) de novo. A PEC ideal é aquela vai ser aprovada pela Câmara. Foi aprovada pelo Senado, agora vai pra Câmara. E tinha problemas ali na Câmara. Eu sou presidente, não devo interferir, mas conversei com o relator, conversei com o Arthur Lira. A bancada da segurança, são mais ou menos 50 parlamentares, queria mudanças. E da minha parte, falei com o relator, que ele poderia correr um risco de não aprovar se não mexesse em três artigos — declarou o presidente.

A iniciativa de Bolsonaro foi mal vista por integrantes do centrão, que avaliaram que o presidente se equivocou ao interferir na tramitação da proposta. Um dos argumentos é que, ao preservar policiais, outras categorias também vão pleitear o benefício e o texto acabará desfigurado.

A empreitada do presidente pode fazer com que seja permitido progressões automáticas para todas as categorias em momentos de crise financeira dos estados, o que vai contra ao que prega a equipe econômica. Apesar do apoio explícito de Bolsonaro, a proposta perdeu força ao longo desta terça-feira.

Também partiu de Bolsonaro o aval para retirar o Bolsa Família do teto de gastos — que limita as despesas da União —, numa operação que depois acabou frustrada. De acordo com fontes que acompanharam a negociação, Bolsonaro autorizou o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), a articular uma brecha no teto de gastos.

O objetivo era aumentar os recursos para o programa Bolsa Família e, ao mesmo tempo, abrir espaço para investimentos. O movimento veio acompanhado de uma revisão nas receitas previstas para o governo no Orçamento deste ano, o que permitiria aumentar os gastos. Preocupado com impacto econômico da medida, Guedes foi a campo tentar impedir o estouro no teto.

O ministro da Economia acabou ganhando apoio de Bolsonaro depois de pressionar o presidente. E o Senado não votou a possibilidade de tirar o Bolsa Família do teto.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 09/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OCDE MELHORA PREVISÕES PARA PIB DO BRASIL E PROJETA CRESCIMENTO DE 3,7% EM 2021

Por André Marinho - São Paulo



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/35/2017/12/01/economia-real-bandeira-do-brasil-bandeira-pib-inflacao-investimentos-moedas-1512135300069_v2_900x506.jpg

OCDE passou a ver alta de 3,7% no PIB brasileiro em 2021, contra previsão de 2,6% anteriormente - Imagem: Getty Images

A OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) melhorou suas previsões para o desempenho da economia do Brasil

nos próximos anos.

Em relatório sobre perspectivas, a entidade informou que elevou a projeção para o crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) do país em 2021, de 2,6% na estimativa de dezembro para 3,7% na atual. Já a expectativa de expansão em 2022 passou de 2,2% para 2,7%.

No documento, a organização destaca que a maior economia da América Latina é um dos países que planejam a continuação de programas de apoio à renda, referindo-se ao auxílio emergencial. Também pontua que a recuperação de emergentes tem ocorrido de forma "relativamente rápida" em muitos emergentes.

No entanto, a OCDE enxerga riscos no horizonte dessas nações, entre eles o aperto das condições fiscais, a ressurgência do coronavírus e a saída de capitais, em meio ao avanço dos juros dos Treasuries.

"Para muitas economias emergentes e em desenvolvimento, o risco de uma distribuição de vacinas mais lenta do que o esperado é uma preocupação imediata que poderia diminuir os gastos com consumo", explica.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 09/03/2021

TOSTES DIZ QUE GUEDES PEDIU RETIRADA DE DESVINCULAÇÃO DE FUNDO DA RECEITA DE PEC DO AUXÍLIO

Medida vem para tentar conter a insatisfação dos servidores do Fisco, que programaram um 'apagão' dos serviços para hoje e amanhã, em protesto contra a PEC

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Para tentar conter a insatisfação dos servidores do Fisco, o secretário da Receita Federal, José Tostes, enviou a auditores fiscais uma nota em que afirma que o ministro da Economia, Paulo Guedes, é contra a desvinculação de recursos para o órgão e trabalha para retirar o ponto da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que autoriza uma nova rodada do auxílio, em votação na Câmara dos Deputados.

No texto da PEC aprovada pelo Senado na semana passada, foi alterado artigo da Constituição que permite que a Receita Federal e administrações tributárias estaduais e municipais tenham despesas bancadas por fundos que recebem parte das multas arrecadadas por esses órgãos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/8/1615323257985.jpg>

'Alteração não teve a concordância de Paulo Guedes', disse Tostes em comunicado. Foto: Sidney Oliveira/Agência Pará

Apesar de o Fisco não ter autonomia orçamentária, o entendimento dos auditores é que, sem uma fonte de recursos garantida, haverá um aperto ainda maior no orçamento do órgão.

A aprovação resultou em um levante na Receita, que culminou em um “apagão” de serviços, programado para hoje e amanhã. A nota de Tostes, obtida pelo Estadão/Broadcast, foi publicada em um sistema interno da Receita Federal, ao qual todos os auditores têm acesso. No texto, o secretário afirma que, em reunião solicitada por ele, Guedes informou que “tal alteração não teve a sua concordância, que entende a relevância do tema e a necessidade das fontes orçamentárias e financeiras para o funcionamento da Receita Federal do Brasil”.

Ainda na nota, Tostes informa que Guedes teria pedido à Secretaria de Governo da Presidência da República providências para o “restabelecimento” da destinação dos recursos para as atividades da administração tributária na PEC. Questionada sobre a nota de Tostes, a Receita Federal disse que não se manifestará. O Ministério da Economia ainda não respondeu os questionamentos da reportagem.

Mais cedo, o relator da PEC, deputado Daniel Freitas (PSL-SC), disse que decidiu manter o texto que autoriza uma nova rodada de auxílio com medidas de ajuste, da mesma forma que foi aprovado pelos senadores.

De acordo com o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais (Sindifisco), a adesão da categoria à paralisação em protesto contra a desvinculação de recursos é de 90% e alcança todos os setores da Receita Federal. “Nas unidades aduaneiras, estão sendo ressalvadas cargas perecíveis, animais, medicamentos, insumos e equipamentos relacionados ao combate ao covid-19. A ampla maioria das atividades como reuniões, cursos e treinamentos foram cancelados. Não há prejuízo aos passageiros em viagem internacional, nem ao atendimento geral da população”, afirma o sindicato.

Delegados chefes de unidades da Receita Federal em todo o País e os superintendentes das 10 regiões fiscais do órgão enviaram uma carta ao secretário Tostes em que pedem a retirada da desvinculação da PEC. Segundo o Estadão/Broadcast apurou, se a questão for mantida na votação da Câmara, esses servidores planejam a entrega coletiva de cargos.

Também a Federação Nacional do Fisco Estadual e Distrital divulgou nota em que manifesta “irrestrito apoio” à paralisação dos servidores da Receita Federal. “A mudança do texto constitucional proposta pela PEC 186 - e aprovada pelo Senado - prejudica a arrecadação tributária e o combate efetivo à sonegação fiscal, devendo impactar negativamente as receitas tributárias do Governo Federal, dos 27 Estados e dos 5.570 municípios”, afirma a nota. “Sob a justificativa de aprovação de uma nova rodada do auxílio emergencial, fundamental para milhões de brasileiros que voltaram a viver em regime de pobreza e miséria, o governo ataca fortemente as administrações tributárias”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 09/03/2021

GOVERNO PROJETA QUEDA DE R\$ 0,08 NA GASOLINA E NO DIESEL COM NOVO 'FUNDO DE AMORTECIMENTO'

Ideia é discutida por ministérios como forma de equalizar os preços quando houver alta no petróleo; fundo seria abastecido com recursos de royalties e participações especiais oriundas de petróleo e gás pagos pelo governo federal

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A proposta mais adiantada no governo federal para tentar amortecer os aumentos bruscos nos preços dos combustíveis prevê a criação de um “fundo de amortecimento”, que ajude a controlar o preço da gasolina e do diesel, quando os reajustes chegam às refinarias. A criação do fundo deve ser feita por meio de um projeto de lei.

O Estadão apurou que o governo já fez contas preliminares sobre o impacto efetivo que esse fundo teria nos preços dos combustíveis. Se for considerada a sua aplicação sobre o diesel e a gasolina, técnicos do governo que participam da elaboração do plano projetam uma queda de R\$ 0,08 por litro para ambos os produtos. Se os recursos forem usados apenas sobre o diesel, no entanto, a queda efetiva projetada é de até R\$ 0,20 por litro. As estimativas são de que seria possível captar cerca de R\$ 12 bilhões por ano para alimentar esse fundo.

Gasolina

Proposta do governo prevê a criação de um “fundo de amortecimento” que ajude a controlar o preço da gasolina e do diesel quando os reajustes chegam às refinarias. Foto: Nilton Fukuda/Estadão

A ideia, que já vinha sendo defendida desde o início do ano passado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e que passou por equipes do governo do ex-presidente Michel Temer, nunca foi colocada em prática. Segundo uma fonte que participa diretamente da elaboração do plano, porém, trata-se hoje da medida mais acelerada para sair do papel.

O governo quer criar um instrumento que sirva para equalizar os preços dos combustíveis, nos momentos em que houver uma alta na cotação do petróleo. Esse fundo seria abastecido com recursos de royalties e participações especiais oriundas de petróleo e gás que são pagos ao governo federal.

O Brasil, apesar de importar combustível refinado, é um grande exportador de petróleo e se beneficia do valor do barril quando o dólar sobe. A ideia é criar um “preço limite” que funcione como um gatilho desses preços. Quando o barril atingir determinado valor acima do estabelecido, o governo passaria a alimentar esse fundo com os recursos extras que entrarem com suas exportações.

A avaliação é de que o governo conseguiria dar uma resposta efetiva para amortecer o preço do combustível na bomba, sem ter nenhuma interferência no custo do produto para o mercado.

O assunto é discutido por um grupo de trabalho formado pela Casa Civil da Presidência, envolvendo os ministérios de Minas e Energia, Economia e Infraestrutura.

Na segunda-feira, 8, a Petrobrás anunciou mais um reajuste de combustíveis em suas refinarias, o sexto no ano. A partir desta terça-feira, 9, a gasolina fica 9,2% mais cara e o óleo diesel, 5,5%. Com mais esse aumento, as altas acumuladas no ano são de 54% e 42%, respectivamente, segundo cálculo do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep).

O encarecimento dos combustíveis da Petrobrás levou o presidente Jair Bolsonaro a entrar em rota de colisão com Roberto Castello Branco, presidente da estatal, no dia 19 de fevereiro. Após o anúncio do quarto aumento do diesel no ano, Bolsonaro demitiu o executivo pelas redes sociais. Desde então, mais dois reajustes foram anunciados pela estatal, ainda sob a gestão de Castello Branco.

O governo tem analisado a possibilidade de reduzir o percentual de biodiesel que mistura à gasolina e diesel. Isso ajudaria a reduzir o preço do produto. A ideia, porém, não conta com grande apoio, porque afetaria ainda mais a indústria nacional, além de ter efeito direto na piora das emissões de gases.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 09/03/2021

RELATOR DA PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL NA CÂMARA DIZ QUE MANTERÁ CONTRAPARTIDAS

Segundo o deputado Daniel Freitas, pedido de Bolsonaro para poupar policiais vai ao plenário
Por Camila Turtelli e Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Mesmo com uma queda de braço entre líderes do Centrão e o presidente Jair Bolsonaro, o relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) emergencial, deputado Daniel Freitas (PSL-SC), decidiu manter o texto que autoriza uma nova rodada de auxílio com medidas de ajuste, da mesma forma que foi aprovado pelos senadores.

Com isso, a proteção aos servidores da segurança pública para que não sejam atingidos pelas medidas, como defende o presidente Bolsonaro, não deve ocorrer.



Bolsonaro se reuniu nos últimos dias com Freitas e pediu a retirada de três dispositivos para liberar a possibilidade de progressão e promoção de servidores públicos em novas situações de crise e a retirada da necessidade de o Executivo apresentar um plano para redução de subsídios e isenções.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/6/1614880696968.jpg>

O deputado Daniel Freitas (PSL-SC), relator da PEC emergencial. Foto: Najara Araujo/Câmara dos Deputados - 24/6/2020

A mudança tinha o apoio da bancada da segurança pública na Câmara e o potencial para mitigar os efeitos do ajuste fiscal do texto, como defende o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Os líderes eram contra a mudança que poderia atrasar sua tramitação e comprometer os cofres públicos e a liberação de uma nova rodada do auxílio emergencial.

Na manhã desta terça-feira, 9, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, se encontrou com o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL). A reunião na residência oficial do parlamentar ocorreu entre 10h15 e 11h, mas só foi incluída à tarde na agenda de Campos Neto. De acordo com o BC, o compromisso foi para "tratar de assuntos institucionais".

Campos Neto tem defendido que uma nova rodada de auxílio só pode ser votada com contrapartidas fiscais. Ele também tem alertado que a preocupação com a sustentabilidade das contas públicas pode ter efeitos na calibragem dos juros básicos da economia. Na semana que vem, o Comitê de Política Monetária (Copom) se reúne para decidir o novo patamar da Selic.

Na sequência da reunião na casa de Lira, deputados foram se encontrar com Bolsonaro no Palácio do Planalto. Na volta, Freitas disse que decidiu manter o texto como veio do Senado e as bancadas que quiserem alterar terão de fazer por meio de emendas e votação.

"Penso que está tudo resolvido com relação ao mérito do que vai ser votado, organizado. O relator deve manter a ideia base do Senado Federal, com poucas ou nenhuma alteração proposta pelo relator. Lógico, nós vamos para o plenário numa discussão mais ampla, democrática, partidária, de quem concorda, de quem não concorda, de temas que serão discutidos, e como sempre, a maioria dos deputados se colocará no plenário com relação ao mérito", disse Lira em entrevista coletiva à imprensa concedida à tarde na Câmara.

Segundo Lira, a PEC deve manter a "ideia base" do texto aprovado pelo Senado. A previsão de Lira é votar a admissibilidade do texto ainda nesta terça em plenário e os dois turnos da proposta na quarta-feira, 10

A proposta aprovada no Senado autorizada a retomada do auxílio emergencial, pago para minimizar o impacto da crise econômica gerada pela pandemia. O texto não detalha valores, duração ou condições para o novo auxílio emergencial.

A PEC flexibiliza regras fiscais para abrir espaço para a retomada do programa, como o teto de gastos (que impede que as despesas cresçam em ritmo superior à inflação) e a meta fiscal, que permite um rombo de R\$ 247,1 bilhões nas contas do governo neste ano.

Originalmente, a PEC previa apenas a adoção de medidas para conter as despesas públicas, mas os parlamentares resolveram incluir a questão do auxílio emergencial na proposta, que já estava com a tramitação avançada, para agilizar a sua implantação.

"Recebemos um texto que veio do Senado e esse foi o balizador das conversas até aqui e chegamos à conclusão de que esse é o momento que devemos olhar para o País e não especificamente para as corporações uma classe ou outra. É o momento de cuidarmos do Brasil, garantindo previsibilidade fiscal", disse Freitas.

"Passei o fim de semana praticamente inteiro reunido com economia e presidente Bolsonaro e também deputados. Concluí que vamos levar ao plenário da Câmara exatamente o texto que veio do Senado para que então no plenário, que é soberano, se algum deputado, alguma bancada tiver algo a modificar, que assim seja feito no plenário se for de vontade da maioria", disse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 09/03/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

SEM CONSENSO, VOTAÇÃO DE CRIAÇÃO DA BR DO MAR ENTRA NA PAUTA DO SENADO

Partidos pedem mais tempo para analisar projeto

Por Renan Truffi e Vandson Lima — De Brasília

O Senado avalia votar nesta semana o projeto de lei que cria a BR do Mar, com o objetivo de ampliar a navegação entre portos nacionais e reduzir a dependência do transporte rodoviário no país. A proposta é relatada pelo senador Nelsinho Trad (PSD-MS), cujo parecer já está encaminhado, mas o texto ainda enfrenta resistência tanto por parte de alguns partidos de centro como da própria oposição.

O assunto foi tema de discussão ontem na reunião de líderes. Um dos motivos para a divergência é que a oposição defende, por exemplo, que a matéria faça sua tramitação natural, ou seja, passe pelo crivo das comissões permanentes. A intenção do governo, entretanto, é levar a proposta diretamente para o plenário da Casa e, segundo líderes, já há um acordo com a maioria das bancadas neste sentido.

Por conta disso, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), deve prever a matéria na pauta de amanhã, o que não garante que a proposta será mesmo apreciada. Há outros focos de resistência ao texto. "Foi insistentemente pedida [a votação] pela bancada do governo. Eles estão preocupados com o que vão dizer ao mercado [caso a matéria não seja votada]. Eu estou preocupado em dizer algo para a população", rebateu o líder da Minoria, Jean Paul Prates (PT-RN), que defende a tramitação do projeto também na Comissão de Infraestrutura (CI).

“Há algumas contestações por parte dos senadores Davi Alcolumbre e Marcos Rogério. Isso vai exigir ainda mais uns dez ou 15 dias de discussão provavelmente”, complementou o petista. Os dois senadores citados por ele são do DEM, mesmo partido de Rodrigo Pacheco.

A proposta foi aprovada na Câmara dos Deputados no fim do ano passado e é considerada prioritária pela equipe econômica. O texto pretende dar mais competitividade ao setor de cabotagem e estimular a migração do transporte rodoviário para o marítimo. Na prática, a matéria busca flexibilizar as regras para a navegação entre portos e ampliar a frota de embarcações no país, estimulando a concorrência no setor através das mudanças nas regras de aluguel de embarcações estrangeiras.

Com a aprovação do projeto, o governo espera que a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. Além disso, o governo também avalia que, com o projeto, seja possível aumentar em 65% o volume de contêineres transportados por ano até 2022 e obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano.

Um dos objetivos do projeto é ampliar a concorrência no segmento através da flexibilização do afretamentos de embarcações estrangeiras. As regras válidas atualmente são restritivas, já que obrigam, em quase todos os casos, empresas brasileiras de navegação a operarem com embarcação própria no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 09/03/2021

GOVERNO ENCAMINHA ACORDO E MARCO DAS FERROVIAS PODE ENTRAR NA PAUTA NA SEMANA QUE VEM

Devido a essas tratativas, o relator do projeto estuda incluir no seu parecer algum tipo de dispositivo que preveja a destinação de investimentos no corredor Centro-Leste

Por Renan Truffi e Vandson Lima, Valor — Brasília

O Governo sinalizou que deve fazer um acordo para destravar a tramitação do novo marco regulatório das ferrovias, que aguarda votação desde 2020 no Senado. Segundo fontes envolvidas na negociação, a ideia é que a matéria seja levada ao plenário na próxima semana. Devido a essas tratativas, o relator do projeto, senador Jean Paul Prates (PT-RN), estuda incluir no seu parecer algum tipo de dispositivo que preveja a destinação de investimentos no corredor Centro-Leste - que sai de Goiás, passa por Minas Gerais e chega no porto de Vitória (ES) - como parte da renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Prates concordou com as demandas de algumas das bancadas interessadas no projeto, mas ainda avalia a melhor forma de evitar que os Estados tenham prejuízo com essa outorga. "Estamos conversando com os interessados para evitar que os Estados atendidos sejam prejudicados pelo remanejamento da verba", explicou. Por isso, o senador do PT deve trabalhar no tema até o fim de semana. Desta forma, a matéria estaria pronta para ser submetida às partes na semana que vem.

O assunto gerou embate entre Congresso e Executivo por conta da intenção do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, de levar os recursos da renovação da concessão para outros Estados. A proposta irritou parlamentares das bancadas de Goiás, Espírito Santo e Minas Gerais, incluindo o próprio presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG). Essa verba é considerada importante para a manutenção das atividades da mineradora Vale na região. A empresa atua no transporte de minério de ferro entre Minas e o Espírito Santo.

O tema foi alvo de uma reunião comandada por Pacheco na semana passada. O presidente do Senado convidou Tarcísio de Freitas, os parlamentares dos Estados envolvidos e até os governadores de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), e do Espírito Santo, Renato Casagrande (PSB), para tratar do assunto. No encontro, o ministro da Infraestrutura recebeu o recado de o marco legal das ferrovias não iria andar enquanto não houvesse um acordo sobre os recursos da FCA.

"Está em discussão a renovação da outorga da Ferrovia Centro Atlântica. É a maior malha ferroviária do Brasil e que faz a conexão do corredor Centro-Leste. Temos interesse em investimentos importantes para Goiás e, em especial, Espírito Santo e Minas Gerais, para que não fiquemos isolados da malha ferroviária nacional. Rodrigo Pacheco é mineiro, conhece bem nossa pauta e queremos que parte dos recursos da outorga seja alocada para fechar esses gargalos, aumentando assim a competitividade da ferrovia", explicou Casagrande após o encontro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 09/03/2021

SEM CONSENSO, VOTAÇÃO DE CRIAÇÃO DA BR DO MAR ENTRA NA PAUTA DO SENADO

Partidos pedem mais tempo para analisar projeto

Por Renan Truffi e Vandson Lima — De Brasília

O Senado avalia votar nesta semana o projeto de lei que cria a BR do Mar, com o objetivo de ampliar a navegação entre portos nacionais e reduzir a dependência do transporte rodoviário no país. A proposta é relatada pelo senador Nelsinho Trad (PSD-MS), cujo parecer já está encaminhado, mas o texto ainda enfrenta resistência tanto por parte de alguns partidos de centro como da própria oposição.

O assunto foi tema de discussão ontem na reunião de líderes. Um dos motivos para a divergência é que a oposição defende, por exemplo, que a matéria faça sua tramitação natural, ou seja, passe pelo crivo das comissões permanentes. A intenção do governo, entretanto, é levar a proposta diretamente para o plenário da Casa e, segundo líderes, já há um acordo com a maioria das bancadas neste sentido.

Por conta disso, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), deve prever a matéria na pauta de amanhã, o que não garante que a proposta será mesmo apreciada. Há outros focos de resistência ao texto. "Foi insistentemente pedida [a votação] pela bancada do governo. Eles estão preocupados com o que vão dizer ao mercado [caso a matéria não seja votada]. Eu estou preocupado em dizer algo para a população", rebateu o líder da Minoria, Jean Paul Prates (PT-RN), que defende a tramitação do projeto também na Comissão de Infraestrutura (CI).

"Há algumas contestações por parte dos senadores Davi Alcolumbre e Marcos Rogério. Isso vai exigir ainda mais uns dez ou 15 dias de discussão provavelmente", complementou o petista. Os dois senadores citados por ele são do DEM, mesmo partido de Rodrigo Pacheco.

A proposta foi aprovada na Câmara dos Deputados no fim do ano passado e é considerada prioritária pela equipe econômica. O texto pretende dar mais competitividade ao setor de cabotagem e estimular a migração do transporte rodoviário para o marítimo. Na prática, a matéria busca flexibilizar as regras para a navegação entre portos e ampliar a frota de embarcações no país, estimulando a concorrência no setor através das mudanças nas regras de aluguel de embarcações estrangeiras.

Com a aprovação do projeto, o governo espera que a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. Além disso, o governo também avalia que, com o projeto, seja possível aumentar em 65% o volume de contêineres transportados por ano até 2022 e obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano.

Um dos objetivos do projeto é ampliar a concorrência no segmento através da flexibilização do afretamentos de embarcações estrangeiras. As regras válidas atualmente são restritivas, já que obrigam, em quase todos os casos, empresas brasileiras de navegação a operarem com embarcação própria no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 09/03/2021

TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS TEM QUEDA DE 8,9% NA PANDEMIA

Período analisado vai de 16 de março de 2020 (início da quarentena no país) até 7 de março deste ano, na comparação com o mesmo intervalo de 2019 e início de 2020

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/Dh8t_UMf3O5P3oIS-XMMu8ymV68=/0x0:1054x552/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg](https://s2.glbimg.com/Dh8t_UMf3O5P3oIS-XMMu8ymV68=/0x0:1054x552/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg)

— Foto: Reprodução/Twitter/@_ecovias/Arquivo

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 8,9% entre os dias 16 de março de 2020 (início da quarentena no país) até 7 de março deste ano, na comparação com o mesmo período de 2019 e início de 2020, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, viu neste período uma redução de 7,3% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 16,6% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem registrado um saldo positivo durante todo o período, aumentando o número de veículos pedagiados em 2,3%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 8,7%.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 8,9%. A Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 4,2% maior, sendo que somente em novembro esse número se tornou positivo, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 17,1% do volume de carros passando por seus pedágios no período

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período comparável compreendido, mas a Eco135 teve aumento de tráfego de 4,5% e a 050 viu uma alta de 5,4% no período. Se fossem incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 4% no período destacado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 09/03/2021

LUCRO DA SANTOS BRASIL SOBE 38,8% NO 4º TRIMESTRE

A companhia reportou lucro líquido de R\$ 14,3 milhões; no acumulado de 2020, a empresa registrou prejuízo de R\$ 13,8 milhões, revertendo lucro de R\$ 11 milhões em 2019

Por Erica Martin, Valor — São Paulo

O lucro líquido da Santos Brasil avançou 38,8% no quarto trimestre de 2020, para R\$ 14,3 milhões, ante R\$ 10,3 milhões reportados em igual período do ano anterior. No acumulado de 2020, a empresa registrou prejuízo de R\$ 13,8 milhões, revertendo lucro de R\$ 11 milhões contabilizados em 2019.



[https://s2.glbimg.com/LNhcv0S9IUqJPD3u0F_gxBBeQnA=/0x0:2835x1181/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/E/B/2wqNfpQ3eS0JjGMd3fKw/santos-brasil-rep.jpg](https://s2.glbimg.com/LNhcv0S9IUqJPD3u0F_gxBBeQnA=/0x0:2835x1181/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/E/B/2wqNfpQ3eS0JjGMd3fKw/santos-brasil-rep.jpg)

Foto : Reprodução

A receita operacional líquida saltou 13,2% nos últimos três meses de 2020, para R\$ 260,6 milhões, contra R\$ 230,3 milhões reportados no mesmo intervalo de 2019. Entre janeiro e dezembro, houve queda de 4,4%, para R\$ 929,6 milhões.

O lucro antes de juros, impostos, amortização e depreciação (Ebitda, na sigla em inglês) cresceu 15,3%, para R\$ 81,5 milhões.

Em relatório da administração, a companhia afirmou que o pico sazonal se concentrou no quarto trimestre, “reflexo da pandemia da covid-19, impactando positivamente o volume consolidado de contêineres movimentados, inclusive

Entre outubro e dezembro, o número consolidado de contêineres chegou a 302.735, um avanço de 4,4% em relação ao mesmo intervalo de 2019. No ano, houve recuo de 7,7% para 1.078.992.

A Santos Brasil informou ainda confiar que retomará a trajetória de crescimento e recuperação dos resultados operacionais e financeiros em 2021. Além disso, mencionou que o principal indutor virá da reprecificação dos serviços prestados, sobretudo no Porto de Santos.

“A companhia deve se beneficiar, ainda, da recuperação da atividade econômica, doméstica e mundial, que deverá estimular um aumento dos volumes operados e uma melhora no mix de contêineres movimentados”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 09/03/2021

OPOVO online

O POVO ONLINE - CE

PORTO DE FORTALEZA: R\$ 120 MI PARA AMPLIAÇÃO VAI AUMENTAR CAPACIDADE DE TANCAGEM

Audiência pública apontou as estruturas necessárias para que o Mucuripe amplie a capacidade de armazenar combustíveis

Por **REDAÇÃO O POVO**



https://www.opovo.com.br/_midias/jpg/2019/10/27/1140x450/1_porto_mucuripe_9_-10322728.jpg

Terminal localizado em Fortaleza abriga o parque de armazenamento de combustíveis do Estado (Foto: FABIO LIMA)

Único terminal cearense a armazenar combustíveis, o Porto de Fortaleza planeja uma maior área de tancagem a partir da ampliação do complexo portuário. Ao todo, segundo dados apresentados na audiência pública que tratou do tema nesta segunda-feira (8), serão necessários R\$ 119 milhões em

investimentos para aumentar a competitividade do Mucuripe em relação ao Pecém, que também planeja abrigar um parque de tancagem.

O investimento previsto deve dotar o terminal de uma capacidade operacional total de 740 mil toneladas por ano, a partir de 2025, de acordo com o estudo da Empresa de Planejamento Logística (EPL). A expectativa expressa na audiência conduzida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é de que o contrato seja assinado em 2022 e a operação seja iniciada três anos depois.

"Esse projeto visa aqui utilizar uma área que até então estava subutilizada, ociosa, então é uma conquista ainda maior, porque estamos trazendo receitas tanto para a Companhia Docas quanto para o governo federal", destacou a presidente da Companhia Docas do Ceará, Mayara Chaves, referindo-se à área chamada de MUC59.

Obras

A aplicação dos recursos seria para viabilizar a operação nesta área, removendo as linhas férreas existentes e realocando-as em uma área adjacente ao terminal, além de duas novas linhas de dutos de 12 polegadas para uma performance de 342 toneladas por hora. Além disso, a EPL apontou a necessidade de oito tanques de aço-carbono com capacidade estática de 51.377 metros cúbicos, assim como a conexão adicional com os demais dutos existentes, estações de expedição rodoviária e pátio de espera de caminhões.

Os mercados identificados para atendimento da nova área seriam os de GNL, GLP, petróleo bruto e produtos da Lubnor, além dos combustíveis líquidos.

Competição

Recém-rompido o contrato com a holandesa Vopak, o Pecém é o alvo do Governo do Estado para abrigar um parque de tancagem. A expectativa é transferir para a Região Metropolitana toda a armazenagem e distribuição dos combustíveis no Estado. Porém, a Companhia Docas, que administra o Porto de Fortaleza, vê a possibilidade de os dois terminais manterem a atividade, e tem focado esforços nisso.

"A gente tem estudado muito profundamente a questão dos combustíveis aqui no Ceará e a gente entende que é plenamente compatível a distribuição por ambos os portos. Então, de certa forma somos concorrentes e isso é bom para a população pelo preço dos combustíveis. Mas de grande forma somos complementares pelo estilo da nossa infraestrutura. Somos diferentes, cada um é bom em suas cargas", declarou durante a audiência pública.

Fonte: O Povo Online - CE
Data: 09/03/2021

FARIA: HOJE, HUAWEI NÃO ESTÁ APTA PARA PARTICIPAR DA REDE PRIVATIVA DO GOVERNO

Por Agência Estado

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, disse que a Huawei não está apta a participar da rede privativa de comunicação do governo. Segundo ele, a fornecedora, que é líder no fornecimento de soluções 5G, tem sido excluída de redes governamentais em todo o mundo.

"Hoje a Huawei não está apta a participar da rede privativa do governo", disse, em audiência pública sobre o 5G na Câmara. "Já são vários os países que estão fazendo redes privadas e a Huawei não entrou em nenhum país até agora."

A construção de uma rede privativa para o governo é uma das obrigações previstas no leilão do 5G. Para fazer a rede, as teles deverão optar por fornecedores que atendam aos requisitos mínimos de segurança e padrões de governança corporativa exigidos no mercado acionário brasileiro, como compliance, transparência e visibilidade sobre as decisões da companhia. Não será obrigatório que as empresas tenham capital aberto.

Essas exigências levaram a interpretações de que essa alternativa evita um banimento mais amplo da Huawei nas redes do 5G que serão usadas para a população como um todo, como queriam as teles e a área econômica do governo, mas impede que equipamentos da fornecedora sejam usados para transportar informações do governo - como desejavam as alas militar e ideológica.

De acordo com o ministro, a restrição não afeta em nada a companhia chinesa, que não teria manifestado interesse em integrar essa rede segura nem em fazer adequações que permitissem essa participação. Faria disse que a finlandesa Nokia tem se especializado nesse tipo de solução para governos e foi a fornecedora escolhida pelos Estados Unidos. Ele disse ainda que a rede segura "não é para o governo Bolsonaro", mas para o País e para as próximas gestões também.

Fonte: *O Povo Online - CE*

Data : 09/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SENADOR PROPÕE NOVA REGRA SOBRE QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES AFRETADAS

Por *Daniilo Oliveira* NAVEGAÇÃO 09 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180329-navio-porta-container-cabotagem.jpg>

Arquivo/Divulgação

Álvaro Dias (Podemos/PR) sugere restringir a política criada pelo BR do Mar que permite ao governo federal estabelecer número máximo de embarcações afretadas para atender contratos de longo prazo.

O senador Álvaro Dias (Podemos/PR) apresentou duas emendas ao projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), que deve entrar na pauta de votação do Senado nesta semana. Numa delas, o parlamentar sugere a inclusão de um dispositivo num dos artigos do texto que trata do afretamento de embarcações. O objetivo é restringir a política pública criada pelo programa BR do Mar, que permite ao governo federal estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas para atender contratos de longo prazo.

O texto em tramitação prevê que o poder executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes, registradas em bandeira brasileira, sobre as quais empresa brasileira de navegação (EBN) tenha domínio. A redação estabelece que as embarcações afretadas não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira.

“Entendemos que, para criar segurança jurídica, necessária para os investimentos no setor, uma mudança na política pública deve ter efeito ‘ex nunc’, ou seja, não retroagindo, e não impactando os direitos adquiridos das empresas, cujos afretamentos por tempo para atendimento de contratos de longo prazo ainda se encontram em vigor ou já tenham sido solicitados”, justificou.

Em outra emenda, Dias pediu a supressão de outro inciso do mesmo artigo, argumentando que a política pública proposta no PL não traz qualquer limitação à adesão por empresas brasileiras de navegação (EBNs) ao programa BR do Mar. O senador alegou que, para tanto, basta apenas que os interessados sejam EBNs. O parlamentar considerou que, da forma como este inciso está proposto, gera a possibilidade de desvirtuar completamente as bases da política pública, sem o aval do poder legislativo.

“Deixar a cargo do legislador infraconstitucional a possibilidade de definir tipos de carga que podem ser transportadas por EBNs que decidam aderir a BR do Mar traz insegurança jurídica e, certamente, afastará a entrada de novos agentes (justamente a intenção do legislador)”, salientou Dias em sua proposição. Em seu entendimento, qualquer interferência na livre concorrência sem um racional bem fundamentado tem o efeito de ferir o artigo 170 da Constituição Federal, que estabelece a livre concorrência como um princípio da ordem econômica do país.

O senador acrescentou que a livre concorrência tem fundamento no princípio da isonomia e, aplicado a este caso, exige que as empresas sejam tratadas da mesma forma sem a criação de tratamento favorecido. “Caso seja mantido esse inciso, criará a possibilidade de existir no país regimes jurídicos diferentes para o transporte de cabotagem, prevendo tratamentos completamente distintos para agentes de um mesmo tipo de transporte”, apontou em sua emenda. Dessa forma, ele sustentou que a única diferenciação seria o tipo de mercadoria transportada, sem qualquer fundamentação constitucional ou econômica. Ele alertou ainda para o risco de a exclusão de uma indústria inteira sem que sejam discutidas as razões econômicas e concorrenciais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021

METODOLOGIA PROMETE AUMENTAR SEGURANÇA EM INSPEÇÕES DE CASCOS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 09 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210309-drone-submerso-divulgacao-norsul.jpg>

Divulgação Norsul

Norsul, em parceria com a empresa Geosaker, desenvolveram solução baseada em tecnologia 4.0 e Internet das Coisas (IoT) para vistorias subaquáticas, visando reduzir riscos e agilizar processos.

A Norsul, em parceria com a Geosaker, desenvolveu uma metodologia a fim de aumentar a segurança na inspeção de embarcações. As empresas utilizam tecnologia 4.0 e Internet das Coisas (IoT) para vistoriar cascos de navios, visando reduzir riscos e agilizar processos. O método captura dados de forma integrada, além de utilizar realidade virtual e mista para o compartilhamento de informações à distância em transmissões ao vivo e interações online. Para o projeto de inspeções integradas, a empresa de navegação irá contemplar todas as embarcações de sua frota. Atualmente, a empresa já aplica a solução entre projetos pilotos e inspeções já realizadas em mais de 50% da frota.

“A expectativa é que, ao final de 2021, todas as embarcações estejam integradas a esta solução”, projetou o engenheiro e gerente executivo operacional da Norsul, Leonardo Brum. O conceito foi baseado na ISO 55.001 (gestão de ativos) que utiliza uma metodologia de desenvolvimento e execução estruturada e fundamentada. Durante os levantamentos de necessidades, os técnicos identificaram alguns gargalos e pontos para melhorias na gestão do tempo de execução e de geração de KPIs (indicadores de desempenho, em tradução livre).

“Desenhamos metodologia onde a tecnologia e a portabilidade seriam de extrema importância no produto final e assim desenvolvemos uma plataforma online e offline, onde podemos realizar as inspeções em um celulares ou tablets. Assim, poderíamos integrar todas as soluções em um canal de comunicação único e totalmente ‘smart’”, destacou.

A etapa seguinte foi integrar a plataforma a outras soluções, como câmeras, em áreas de risco que identificam se as pessoas estão com todos os equipamentos de segurança obrigatórios. O equipamento captura a imagem e reconhece se o colaborador ou fornecedor está com todos os equipamentos. Em caso de uma não-conformidade, uma mensagem é enviada para o celular dos responsáveis pela segurança, além de um alarme sonoro e visual ser acionado para alertar a pessoa



e a quem estiver supervisionado. Todos os alarmes são registrados e gerados KPIs por área e por pessoa.

A empresa também adotou um procedimento de mergulho via drone subaquático integrado com o aéreo, permitindo a captura de imagens e um sistema de leitura e reconhecimento. Com esse aparato, é possível mapear todas as áreas não-conformes e a aparição de incrustações e perda de proteção. “Também temos perdas de produtividade e consumos de combustíveis maiores. Com as imagens, iremos mapear e analisar as áreas afetadas e, com o sistema de telemetria, conjunto de sensores que realizam a medição de potência e consumo de combustível, instalados a bordo, podemos confrontar a eficiência dos sistemas de pinturas aplicados com a operacionalidade da embarcação”, contou Brum.

Em fase de desenvolvimento a Norsul tem um sistema de reconhecimento facial, que será utilizado para realizar toda a gestão de certificação, liberação de entrada a bordo e emissão de documentação controlado pelo sistema de segurança e meio ambiente interno da companhia. Brum explicou que todas as informações estão sendo armazenadas em um ambiente seguro e protegido na nuvem e que a empresa está em fase de estudo para internalizar tudo em seu sistema interno de armazenamento.

O engenheiro ressaltou que o foco principal é na segurança durante serviços subaquáticos, de forma a permitir mais inspeções em tempos mais curtos e com maior rapidez. Com a padronização das inspeção, o objetivo é desenvolver um método de modelagem para análise mais eficiente, segura e ágil. “Ao colocar o mergulhador na água somente em casos de necessidade e com todo o processo mapeado antes do mergulho, compreendemos, que além de maior eficácia e segurança no mergulho, a própria equipe de mergulho terá mais noção dos perigos e até se preparar melhor para os mergulhos orientados”, explicou Brum.

A metodologia adotada pela Norsul se alinha com outros conceitos adotados pela companhia, como o Carbono zero, que opera como diretriz nos processos da Norsul e integra parte da estratégia de inspeções. “Com inspeções e análises mais eficazes dos sistemas de proteção dos cascos, teremos maior eficiência operacional dos equipamentos. Com isso, podemos reduzir o consumo de combustíveis fósseis e, por consequência, diminuir paulatinamente a emissão de carbono e outros elementos poluentes à atmosfera.

A Norsul trabalha em outras soluções tecnológicas que estão ou em fase de projeto piloto com o acompanhamento dos dados gerados ou em etapas de estudo e desenvolvimento de viabilidade econômica. “ Estamos em uma fase muito importante na Norsul, em que o engajamento por inovação está sendo bem desenvolvido”, salientou Brum. Segundo o engenheiro, alguns destes projetos estão se desenvolvendo internamente e outros em parcerias com startups, como a Geosaker. A Norsul avalia que as soluções ampliam a segurança operacional para seus colaboradores e ativos, permitindo diminuir as emissões e consumos desnecessários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021

RESOLUÇÃO SOBRE AFRETAMENTOS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR DEIXOU DE FORA PARTE DAS DEMANDAS DO SETOR, DIZ SINDARMA

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 09 Março 2021

As propostas das empresas visavam priorizar a desburocratização dos processos de comunicação de afretamentos em contratos de média e curta duração.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), publicou na última quinta-feira (04), a Resolução nº 41/2021, que estabelece critérios para o afretamento de embarcações por Empresa Brasileira de Navegação (EBNs) para operar na navegação interior. A resolução trata do afretamento de embarcações estrangeiras que, segundo o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma), não configuram a maioria dessas operações entre EBNs de navegação interior.



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

Arquivo

De acordo com o sindicato, embora seja importante que a Antaq atualize seus dispositivos, a resolução não acatou a maioria das contribuições do setor organizado. A demanda das empresas pretendia avançar sobre a realidade atual, desburocratizando os processos de comunicação de afretamentos de embarcações nacionais, em contratos de média e curta duração, que busquem aumentar a oferta de equipamentos e viagens de comboios fluviais aos usuários finais.

Outro pleito, de redução de multas, segundo o Sindarma foi atendido apenas parcialmente pela agência. O sindicato afirmou ainda que não foi apresentada informação sobre a relação entre a nova resolução com a Resolução Normativa 24, que dispõe sobre acordos operacionais por empresas de navegação interior. Além disso, também não foram acatados os pedidos de que as embarcações envolvidas nesses acordos estivessem dispensadas das obrigações da nova norma.

A Resolução Nº 41 substitui, a partir de primeiro de abril, a Resolução da Antaq nº 1864/2010. Aquela estabelece que o afretamento de embarcações estrangeiras, tanto por viagem ou por tempo, para operar navegação interior depende de autorização da agência. Além disso, só poderá ocorrer em alguns casos: quando houver a inexistência ou indisponibilidade de embarcação; em substituição a embarcação em construção, em estaleiro brasileiro, por período máximo de 36 meses.

O Sindarma informou que os afretamentos ou aluguéis de embarcações brasileiras na navegação interior sempre foram realizadas antes mesmo da existência da Antaq. A prática serve para atender o cliente, reposicionando balsas e empurradores de acordo com a sazonalidade e particularidade de cada região. Desse modo, quando ocorre a carência de balsas em uma determinada rota por um período de três meses, por exemplo, os armadores realizam o afretamento de armadores de outra rota, onde a demanda é reduzida neste mesmo período.

A nova norma pretende atualizar as regras de circularização nos mesmos moldes do Sistema de Afretamento de Navegação Marítima e de Apoio (SAMA). Em até 180, a partir da entrada em vigência da resolução, será implantado o Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Interior (SANI).

O sindicato afirmou que avalia de forma positiva a implantação do sistema, desde que permita agilidade para o registro das informações, principalmente par o caso dos afretamentos de curto prazo. Também espera que não seja dependente de análises e deferimentos demorados por parte da agência, para casos de afretamento de embarcações brasileiras entre empresas brasileiras e que já independem da autorização da Antaq, devendo apenas ser registradas.

Para o Sindarma também será importante que o sistema crie interface própria para as embarcações envolvidas em Acordos Operacionais por Empresas de Navegação Interior, conforme Resolução Normativa 24, que buscou estabelecer as condições para que as empresas de navegação buscassem acordos entre si para a formação dos comboios ideais por viagem ou período, visando atender melhor o usuário final.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021

ALFA LAVAL COMEÇA A TESTAR COMBUSTÍVEIS PARA UM TRANSPORTE MAIS SUSTENTÁVEL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 08 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200612-navio-porta-containeiro-712.jpg>

A Alfa Laval em breve começará a testar dois novos tipos de combustíveis marítimos, os biocombustíveis e o metanol. Os experimentos serão feitos em seu centro de teste e treinamento na Dinamarca. Tornar esses combustíveis sem carbono comercialmente viáveis pode oferecer um grande impacto sobre a indústria naval em seu esforço de transição para o transporte marítimo de carbono zero.

A Organização Marítima Internacional (IMO) tem como meta uma redução de 50% das emissões de gases de efeito estufa relacionadas aos navios até 2050. Para atingir a meta de longo prazo de descarbonização, a indústria deve mudar para novos tipos e tecnologias de combustível.

O centro de teste e treinamento da Alfa Laval em Aalborg, Dinamarca, possui uma área de teste de 2,8 mil metros quadrados. Já equipada para os atuais combustíveis de petróleo e gás, foi preparada para também testar biocombustíveis e metanol. Os testes começarão durante a primavera.

“Uma série de caminhos de combustível estão na mesa na transição para o transporte de carbono zero, mas o conhecimento sobre seu impacto nas soluções de equipamentos marítimos é limitado. Queremos estender esse conhecimento por meio de testes”, disse Sameer Kalra, presidente da Divisão Marítima da companhia. “É nossa ambição desenvolver soluções de tecnologia viáveis em cooperação com outros participantes marítimos, para que nossos clientes possam alcançar seus objetivos climáticos independentemente do caminho de combustível selecionado.”

Uma vez que os navios têm uma vida útil em torno dos 20 a 25 anos, as embarcações com emissão zero devem começar a entrar na frota global até 2030. Prevê-se que em 2023 o primeiro navio neutro em carbono do mundo será lançado. Será movido a metanol.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021

MESMO COM RN-18, ANTAQ GARANTE DISCUTIR CASO A CASO

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 08 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200113-708-porto-navio-containeiro.jpg>

Arquivo

A resolução vem passando por revisão e Antaq já avalia as contribuições recebidas pelos setores envolvidos com a cobrança de demurrage.

Tema ainda bastante controverso no setor marítimo, a Resolução Normativa (RN-18/2017) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vem passando por uma Avaliação de Impacto Regulatório (AIR) desde 2019. A norma trata dos direitos e deveres dos usuários do transporte marítimo e se refere, especificamente, ao demurrage, cobrança de sobre-estadia do contêiner nos portos, feita pelo armador ao importador. Como órgão regulador, a Antaq busca com a RN-18 harmonizar os interesses das partes envolvidas, estabelecendo regras que visam o cumprimento da norma e das obrigações contratuais. A agência recebeu até final de 2020 as contribuições ao AIR e atualmente está em fase de análise.

No entanto, a norma no Brasil ainda enfrenta conflitos de natureza jurídica que implicam na judicialização de processos que envolvem o pagamento da sobre-estadia. Quando o usuário não

realiza a devolução do contêiner no prazo estipulado pelos transportadores, no chamado free time, passa a ser cobrado um valor por período excedido.

A principal justificativa para essa cobrança, segundo a diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Flávia Takafashi, parte da observância dos prejuízos nos negócios do armador que, ao não receber a devolução do contêiner vazio, precisa reavaliar os próximos contratos. Além disso, ela destaca possíveis impactos em toda a cadeia logística do comércio exterior altamente interligada.

Flávia afirma que um dos pontos de conflitos a respeito do tema se refere ao fato de que, no Brasil, existem dois entendimentos jurídicos sobre a cobrança: um deles sobre seu caráter indenizatório e outro que relaciona a cláusulas penais. Embora o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) tenha se posicionado sobre a predominância da natureza indenizatória, isso ainda vem sendo motivo de controversas, podendo provocar insegurança jurídica às partes envolvidas.

Portanto, esse é um dos aspectos que estão sendo revisados pela agência dentro da RN-18, ou seja, definir a natureza jurídica que deverá prevalecer na regulação. De acordo com a superintendente de fiscalização e coordenação das unidades regionais da Antaq, Gabriela da Costa, primeiro será discutida as questões jurídicas, para então debater sobre a cobrança de valores. A norma também trata sobre como os prazos que devem ser contados para as cobranças. “Os valores são negociados entre as partes e a Antaq busca garantir a transparência e previsibilidade das cobranças”, afirmou Gabriela durante Webinar: ‘Demurrage sob a ótica da RN-18/Antaq’, promovido pela Portos e Navios, realizado nesta segunda-feira (08).

Muitos usuários reclamam dos preços abusivos da demurrage afirmando que, muitas vezes, a sobre-estadia do contêiner no terminal ocorre em razão de trâmites aduaneiros. Entretanto, conforme frisou a advogada e sócia da Advocacia Pacheco de Castro, Luciana Vaz Pacheco de Castro, também presente ao debate, o contratante tem conhecimento prévio não apenas de que deverá pagar pela sobre-estadia, pois está previsto no contrato, como também deve estar ciente da natureza seu próprio negócio, assumindo todos os riscos inerentes a ele, incluindo o de ficar com o contêiner retido por mais tempo para a resolução de questões aduaneiras.

Além disso, segundo ela, o valor cobrado, mesmo sendo em alguns momentos mais elevado que o próprio contêiner justifica-se porque leva em consideração todo um remanejamento logístico do armador em razão do atraso na devolução do equipamento. “A cobrança da sobre-estadia tem dupla função: caráter inibitório e também de indenizar os prejuízos do armador”, pontuou Luciana.

Mesmo defendendo a resolução a importância da resolução e do papel regulador da Antaq, Luciana frisou que a regulação deve ser feita respeitando caso a caso. Segundo Gabriela, esse também é o entendimento da agência, ou seja, a regra geral é o respeito ao contrato. “A Antaq tem o cuidado de fazer prevalecer as condições contratuais, desde que atendidas as condições normativas”, disse. Apesar do papel da Antaq sobre a frente da regulação do demurrage, Gabriela afirmou que os processos podem ir parar na justiça, devido à complexidade do tema.

A Webinar foi patrocinada pela Advocacia Pacheco de Castro e WISTA Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021

IMO EXPANDE PARCERIAS NA PROMOÇÃO DE UM FUTURO MARÍTIMO SUSTENTÁVEL

Da Redação NAVEGAÇÃO 08 Março 2021

O Departamento de Parcerias e Projetos (DPP) da IMO pretende expandir seu portfólio de projetos globais. As novas iniciativas apoiarão os países em desenvolvimento para enfrentar os desafios oceânicos e ambientais mais urgentes do mundo, como mudanças climáticas, lixo marinho e biodiversidade.



O departamento, em 2021, também trabalhará com outras divisões da IMO para identificar e mobilizar recursos para projetos de digitalização marítima.

O DPP foi criado em março de 2020 pelo secretário-geral da IMO, Kitack Lim, para coordenar o desenvolvimento de parcerias externas estratégicas e inovadoras e a implementação de projetos em linha com sua visão para uma “Viagem Juntos”.

O DPP tem um forte foco na promoção da inovação no setor marítimo, inclusive por meio de fóruns globais, como o Fórum de Inovação Marítima de Zero e Baixa Emissão, programado para ser realizado em setembro.

Durante seus primeiros 12 meses, o DPP supervisionou o estabelecimento de uma nova Aliança da Indústria Global (GIA) para abordar a bioincrustação marinha. Países-piloto também foram recrutados para o projeto GloLitter, de combate ao lixo plástico marinho, e para o projeto GreenVoyage2050, de levar o transporte marítimo a um futuro de baixo carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS 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.mercosshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006