


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 048/2021
Data: 29/03/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
CRISE NO CANAL DE SUEZ AFETARÁ O PORTO DE SANTOS.....	3
ASSOCIAÇÕES SE UNEM E FORMAM ALIANÇA PELA INFRAESTRUTURA E RETOMADA DO REPORTO.....	5
NAVIS É ADQUIRIDA POR FUNDO DE INVESTIMENTOS E PREVÊ NOVAS FERRAMENTAS.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
PRORROGADA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE PADRONIZAÇÃO DA ESTRUTURA DE SERVIÇOS BÁSICOS PRESTADOS PELOS TERMINAIS DE CONTÊINERES.....	7
PORTAL PORTO GENTE	7
NAVIO ENCALHADO EM SUEZ CAUSA EFEITO DOMINÓ NA LOGÍSTICA MUNDIAL.....	7
LOGÍSTICA COMPETITIVA POR FORÇA DE TRABALHO PRODUTIVA.....	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
PORTO DE NATAL RETOMA O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE CONTÊINERES.....	9
PORTO DE ARATU REGISTRA ALTA DE 56,57% NO BIMESTRE.....	9
SAFRA DE SOJA 2020-2021 COMEÇA A SER EMBARCADA NO PORTO DE ÍMBITUBA.....	10
ISTOÉ - DINHEIRO	10
SUPERINTENDÊNCIA DO CADE APROVA COMPRA PELO ITAÚ UNIBANCO DE AÇÕES DA AES TIETÊ.....	10
LEILÃO 5G NO BRASIL: EDITAL BENEFICIA ALIADOS DO PRESIDENTE, DIZ JORNAL.....	11
BOLSONARO ASSINA MP COM REGRAS PARA MODERNIZAR AMBIENTE DE NEGÓCIOS.....	11
EXTRA ONLINE	12
CANAL DE SUEZ: EQUIPES DE RESGATE CONSEGUEM DESENCALHAR NAVIO GIGANTE, QUE VOLTA A FLUTUAR APÓS SEIS DIAS.....	12
GOVERNO QUER SUBIR ATÉ 20 POSIÇÕES EM RANKING DE FACILIDADE DE NEGÓCIOS COM NOVA MP.....	13
EPOCA NEGÓCIOS	13
GUEDES DIZ QUE ORÇAMENTO 2021 SERÁ 'INEXEQUÍVEL'.....	13
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	15
DIVERSIDADE SERÁ UM ELEMENTO PARA COMPENSAR RETROCESSOS CAUSADOS PELA PANDEMIA.....	15
PETRÓLEO VIRA EM MANHÃ DE VOLATILIDADE APÓS INÍCIO DE DESENCALHE NO SUEZ.....	16
JORNAL O GLOBO – RJ	19
FILA DE NAVIOS SÓ DEVE ACABAR EM 4 DIAS, PREVEEM AUTORIDADES DO CANAL DE SUEZ. VEJA VÍDEO DO EVER GIVEN VOLTANDO A FLUTUAR.....	19
ORÇAMENTO 2021: TCU DEVE ALERTAR BOLSONARO DE RISCO DE CRIME FISCAL SE NÃO HOUVER VETOS AO PROJETO.....	20
VITÓRIAS PARCIAIS MANTÊM GUEDES COMO ÂNCORA FISCAL, MAS AGENDA FRUSTRA.....	23
SENADO NOTÍCIAS	26
BR DO MAR PODE EXPANDIR SETOR DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL.....	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
VEJA OS PRINCIPAIS PONTOS DA MP QUE MELHORA O AMBIENTE DE NEGÓCIOS EDITADA PELO GOVERNO.....	30
RELATOR DO ORÇAMENTO É COBRADO A CORTAR VOLUME RECORDE DE EMENDAS PARLAMENTARES.....	32
VALOR ECONÔMICO (SP)	33
MINISTRO DA DEFESA, FERNANDO AZEVEDO E SILVA, PEDE DEMISSÃO.....	33
SKODA, DA VOLKS, QUER SE EXPANDIR EM MERCADOS EMERGENTES.....	33
PARA BRASIL, BLOQUEIO NO CANAL DE SUEZ TEM MAIOR IMPACTO SOBRE REFRIGERADO.....	34
TRF RETOMA DISCUSSÃO SOBRE ÁGIO DA GERDAU EM SESSÃO VIRTUAL.....	36
STF DERRUBA COBRANÇA DE ICMS SOBRE EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO.....	37
PORTAL PORTOS E NAVIOS	38
TCU APROVA LEILÃO DO TERMINAL DE GRANÉIS DO PORTO DO MUCURIBE.....	38
IMPORTAÇÃO EM CONTÊINERES CRESCE 42% NO PORTO DE ITAJÁ NO BIMESTRE.....	39
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	39
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS.....	39



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CRISE NO CANAL DE SUEZ AFETARÁ O PORTO DE SANTOS

Interrupção do tráfego em uma das principais rotas de navegação do mundo deve gerar atrasos e aumento no custo do frete marítimo no cais santista

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.150893:1616938197/Canal-de-Suez.png?f=2x1&\\$p\\$f=a409d49&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.150893:1616938197/Canal-de-Suez.png?f=2x1&pf=a409d49&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Encalhamento no Canal de Suez (Foto: Divulgação)

levar vários dias para ser liberado. Centenas de navios aguardam o desencalhe para seguir viagem entre a Ásia e a Europa. E os impactos logo chegarão ao cais santista, segundo especialistas. O aumento de custos causado por atrasos ou desvio de rotas estão entre eles. E as despesas extras podem ser repassadas ao consumidor.

Crise no Canal de Suez afetará o Porto de Santos O Canal de Suez, uma das principais rotas marítimas do mundo, segue bloqueado pelo porta-contêineres EverGiven e pode

O navio encalhou na terça-feira passada. Na última sexta-feira, durante todo o dia, equipes de resgate enfrentaram dificuldades para desencalhar a embarcação de 400 metros de comprimento e 220 mil toneladas, capaz de transportar até 20 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Equipes de outros países foram chamadas para ajudar no trabalho. A estratégia inicial, de escavar a área onde a proa (frente) do navio encalhou empurrá-lo, não funcionou até agora. Empresas avaliam que os trabalhos podem demorar até semanas.

“Os reflexos serão imediatos caso demore para desencalhar o navio, com o bloqueio do tráfego, com elevação dos fretes, possivelmente, e o aumento de custos para os armadores, além das mudanças de rotas ou cancelamentos de viagens”, afirma o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

O temor de encarecimento de fretes já circula no mercado internacional. As armadoras Maersk e Hapag-Lloyd consideram desviar os seus navios pela África, evitando o congestionamento no Canal de Suez. No caso da primeira, a empresa iniciou o desvio de embarcações que têm capacidade e combustível suficiente para uma mudança de rota.

A Maersk também já avalia soluções alternativas, como transporte aéreo e ferroviário para cargas urgentes que ainda estão na origem ou em outro lugar. Já a Hapag-Lloyd tem seis navios afetados. “A Hapag-Lloyd monitora constantemente a situação e acompanha de perto as implicações em seus serviços. No momento, estamos investigando possíveis desvios de embarcações ao redor do Cabo da Boa Esperança”, aponta a empresa, em comunicado.

O trajeto passando pelo extremo sul da África aumenta em, pelo menos, uma semana o tempo de transporte de cargas. A medida também amplifica os problemas que as empresas de transporte já enfrentam, como os transtornos causados pela pandemia de covid-19. Os atrasos no fornecimento de suprimentos e de bens de varejo estão entre esses reflexos.

Rotas

Para o economista Helio Hallite, especialista em comércio exterior, os impactos no Porto de Santos são relativos. “A rota de exportações e importações para o Oriente não depende do Canal de Suez. Porém, as cargas originárias da Ásia que eventualmente façam transbordo em Algeciras (Mediterrâneo) ou portos do Norte Europeu chegarão por aqui com atraso, evidentemente se os navios estiverem no supercongestionamento naval que se formou”, explica.

A alternativa, segundo o professor universitário, é utilizar o Cabo da Boa Esperança para a rota entre Ásia e Europa. A viagem leva 11 dias, uma alternativa mais rápida diante das incertezas relacionadas à liberação do Canal de Suez.

“O navio Ever Given entrará para a história da navegação como aquele que, por causa de um vendaval, originou um prejuízo de US\$ 400 milhões por hora, sim, por hora. A rota mais curta para ligar a Ásia ao Mediterrâneo e Atlântico Norte está interrompida. E o pior: sem previsões para o desencilhe. E 12% do comércio marítimo passam por Suez”, aponta Hallite.

Incertezas

Para o presidente do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro, o incidente afeta diretamente os mercados europeu e asiático, e há a possibilidade de algum “efeito cascata” no comércio mundial, já que 12% de tais fluxos transitam pelo Canal de Suez, notadamente cargas de petróleo.

No entanto, segundo o executivo, qualquer previsão, neste momento, no que se refere ao impacto real na cadeia global de suprimento e no comércio exterior brasileiro, é muito prematura e incompleta. “Trata-se ainda de uma conjectura, sem motivos para alarmismo, uma vez que dependerá principalmente, mas não unicamente, de quanto tempo a rota pelo Canal permanecerá interrompida, o que hoje não é conhecido”, afirma o presidente do Centronave.

Acidentes podem ocorrer no cais santista, diz especialista

Acidentes como o que ocorreu no Canal de Suez, no Egito, podem acontecer em qualquer via navegável estreita e que receba grandes embarcações. A combinação de largura reduzida e cargueiros cada vez maiores também é uma realidade no Porto de Santos. E, segundo o presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares, um acidente desse tipo pode acontecer no cais santista, desde que não sejam tomadas as precauções necessárias.

“Em qualquer canal estreito é possível acontecer isso com navios de grandes dimensões. Dependendo do trecho em que a embarcação estiver passando, caso haja problema como o de Suez, o navio poderia ficar atravessado também”, afirma o presidente da entidade que reúne os práticos que atuam nos portos de Santos e São Sebastião, no Litoral Norte.

De acordo com Tavares, a possibilidade de um acidente cresce conforme o tamanho das embarcações. E, no mês passado, a Marinha do Brasil autorizou o tráfego de cargueiros com até 366 metros no canal de navegação do cais santista. Com isso, a preocupação e os cuidados aumentam.

“À medida que os navios vão crescendo de tamanho, o risco também aumenta. Nós, da Praticagem de São Paulo, nos preparamos sempre que navios de maiores dimensões, como os de 366 metros, começam a operar no Porto. Nesse caso, além de simulações realizadas no Tanque de Provas Numérico da USP, investimos também em treinamentos em modelos tripulados, em Covington, nos Estados Unidos”, explica o profissional.

Para garantir que as manobras de entrada e saída de cargueiros vão acontecer de maneira adequada e sem riscos de eventuais acidentes, a Praticagem investe em treinamento e inovação. “É preciso se certificar de que todas as medidas de segurança estão sendo adotadas ao manobrar um

navio desse porte. Nosso exemplo seria o de 366 metros. Daí a importância de práticos qualificados, infraestrutura e tecnologia adequadas para garantir que a navegação no canal e a manobra sejam seguras, além da fiscalização das autoridades marítima e portuária”.

Tavares aponta o impacto de um acidente como o de Suez no canal santista. “Um navio atravessado no canal do Porto de Santos impediria o tráfego de navios, o que impactaria diretamente na economia do Brasil”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/03/2021

ASSOCIAÇÕES SE UNEM E FORMAM ALIANÇA PELA INFRAESTRUTURA E RETOMADA DO REPORTO

Segurança jurídica, reforma tributária e regulação são os temas que as entidades querem levar ao Governo Federal

Por **Fernanda Balbino**



[https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.54308:1559652112/Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=6e49be5&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.54308:1559652112/Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&pf=6e49be5&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Atualmente, o limite máximo do calado no Porto é homologado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (Carlos Nogueira/AT)

Segurança jurídica, reforma tributária e regulação são os três pilares da Aliança Pela Infraestrutura, um fórum lançado nesta sexta-feira (26) para estreitar o

diálogo da iniciativa privada junto ao poder público. Entre os temas que estarão em pauta está o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) e a sua previsibilidade no setor portuário.

A Aliança Pela Infraestrutura é formada pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa) e Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

“Segurança jurídica hoje é necessária para que se faça investimentos, mas tem que ser a garantia do cumprimento e de que regulações infralegais também respeitem o ambiente original”, afirmou o presidente da ABTP, Jesualdo Silva.

O executivo destaca os impactos nos contratos de arrendamento firmados durante o período de vigência do Reporto. Agora, segundo ele, bilhões em investimentos que já poderiam ser realizados no primeiro semestre estão represados.

O setor aguarda que o Reporto seja prorrogado a partir da sanção do projeto de lei nº 4.199, que institui o programa BR do Mar. Porém, a questão ainda deve ser incluída na Reforma Tributária.

Sobre essa expectativa, o presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, defende que o tema seja discutido com quem, de fato, realiza os investimentos. “Queremos ser ouvidos, levar modelo que possa ser mais viável ao atendimento da demanda do setor privado”.

Já o diretor-executivo da ANTF, Fernando Paes, aponta que os benefícios do Reporto não estão restritos apenas ao setor portuário. O representante das concessionárias ferroviárias também destacou outro tema comum entre portos e ferrovias. “Não é razoável o investidor não saber se vai incidir IPTU nos bem arrendados do Governo Federal”.

A mesma opinião tem Jesualdo Silva, que considera o pagamento do tributo como um exemplo clássico de insegurança jurídica no País. “A norma começa a impactar o setor não é só no momento que ela é publicada. A partir do momento que ela é concebida e está em discussão, uma luz se acende e aí é a maior insegurança que nós temos. Você vai fazer parte de um processo licitatório, vai fazer um investimento e vem aquela pergunta: haverá IPTU ou não? Haverá tancagem ou não?” questionou.

Regulação

Com relação à regulação no setor de infraestrutura, a ambiguidade de entendimentos e os vários órgãos envolvidos, entre agências e órgãos de controle, foram mencionados pelos participantes.

“Temos objetivos bem claros com esse movimento. Não se trata de entidade, uma instituição nova mas, sim, um movimento em favor da infraestrutura, propositivo, que tem por objetivo focar na segurança jurídica, melhoria do ambiente de negócios com mais transparência, competitividade. E que tenha interesse geral de defender melhoria da qualidade da infraestrutura como um todo”, afirmou o presidente da Aneaa, Dyogo Oliveira.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/03/2021

NAVIS É ADQUIRIDA POR FUNDO DE INVESTIMENTOS E PREVÊ NOVAS FERRAMENTAS

Transição do grupo Cargotec para a Accel-KKR será concluída neste semestre

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/content/policy/1.141147:1612285753/BTP-Brasil-Terminal-Portuario.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=e5b0008&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/policy/1.141147:1612285753/BTP-Brasil-Terminal-Portuario.JPG?f=2x1&pf=e5b0008&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Transição da Navis deverá ser concluída até o fim do mês (Foto: Matheus Tagé)

A Navis, maior empresa de tecnologia voltada ao setor portuário, do grupo Cargotec, foi adquirida por um fundo de investimentos, a Accel-KKR. O processo de fechamento do negócio

foi concluído e, até o final do primeiro semestre deve ser concluída a transição da empresa.

Trata-se do software que permite maximização do desempenho e redução do risco nas atividades portuárias, independentemente do tipo de carga. A empresa garante melhor visibilidade, velocidade e resultados de negócios mensuráveis. Isto pode ser garantido através do rastreamento de mercadorias em um terminal, melhorando a segurança da embarcação e a capacidade de carregamento. Ou ainda, otimizando o planejamento da rede ferroviária e a utilização de ativos, automatizando operações de equipamentos ou gerenciando várias instalações portuárias por meio de uma solução integrada e centralizada.

A decisão de vender a Navis foi revelada no ano passado pela Cargotec. Porém, os planos foram interrompidos por conta da pandemia de covid-19. E só agora o processo foi concluído.

A Accel-KKR é uma empresa de investimentos focados em tecnologia. A ideia é que, agora, a Navis se torne um negócio mais atrativo e sustentável nos próximos anos. Conforme apurado pela Reportagem, isto significa dizer que a empresa pretende se preparar para uma nova fase, verificando atualizações necessárias e as expectativas do mercado em relação à evolução da tecnologia no setor portuário.

Segundo um executivo da empresa, tudo se mantém como está nos próximos meses. A previsão é de que o processo e transição para a nova empresa seja concluída ainda neste semestre.

Concorrência

“O Navis foi por muito tempo o melhor do mercado, mas outros softwares concorrentes estão surgindo, como o CyberLogiTec, que é um TOS (Terminal Operating System) baseado em inteligência artificial e outras plataformas 4.0. Não sabemos se essa venda da Navis ao fundo de investidores significa se estão saindo da área ou apostando em aprimoramento externo”, afirmou o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Portuários (Abtra), Angelino Caputo.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/03/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRORROGADA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE PADRONIZAÇÃO DA ESTRUTURA DE SERVIÇOS BÁSICOS PRESTADOS PELOS TERMINAIS DE CONTÊINERES

Contribuições podem ser enviadas até 20 de abril

AANTAQ prorrogou para 20 de abril o prazo limite para o recebimento de contribuições de que trata o Aviso de Audiência Pública nº 04/2021-ANTAQ. A audiência pública visa obter contribuições para o aprimoramento da proposta de norma sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres. A prorrogação foi publicada nesta segunda-feira (29) no Diário Oficial da União.

Saiba como enviar sua contribuição clicando aqui.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/pesquisa-eventos-em-andamento/audiencias-publicas-e-tomadas-de-subsidios-em-andamento>

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 29/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

NAVIO ENCALHADO EM SUEZ CAUSA EFEITO DOMINÓ NA LOGÍSTICA MUNDIAL

Redação Portogente

Even Given bloqueia o trânsito no canal egípcio desde terça

O navio Even Given, encalhado desde terça-feira (23/3) no Canal de Suez (Egito) está causando um efeito dominó na logística internacional. A operação de normalização é complexa e pode levar semanas. Suez é a rota marítima mais importante no comércio entre Ásia, Oriente Médio e Europa: 80% das importações e exportações do continente passam por lá. “Sem dúvidas, a região mais afetada pelo bloqueio do canal é a Europa. Porém, isso gera um efeito dominó em toda a cadeia logística mundial, incluindo o Brasil. Com o acidente, as demais embarcações têm duas opções: esperar na crescente fila ou adicionar 15 dias na viagem contornando a África”, afirma Antônio Bonassa, professor de Logística na ESPM SP.



<https://portogente.com.br/images/Suez.jpg>

Para Bonassa, um dos maiores problemas será a liberação de todos os navios de forma simultânea, após a resolução do problema: “Quando as embarcações são todas liberadas ao mesmo tempo, também chegam aos seus portos de destino em tempo muito próximo umas das outras. A cadência nas partidas e nas chegadas é muito importante para a

logística. Desta forma, certamente ocorrerão grandes filas para o descarregamento das mercadorias de todos os setores que realizam comércio internacional”, diz.

Outro problema logístico grave apontado por Bonassa é a escassez de navios causada pelo encalhamento: “Esse atraso no desembarque das mercadorias também irá causar um atraso nos embarques posteriores, provocando escassez de navios e contêineres. Isso afeta muito o transporte de commodities, setor no qual o Brasil é exportador. Já estamos sentindo esses efeitos na cotação dos produtos no mercado, como observado no caso do petróleo”, afirma.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/03/2021

LOGÍSTICA COMPETITIVA POR FORÇA DE TRABALHO PRODUTIVA

Editorial Portogente

Mais do que economias competitivas, teremos sistemas educacionais competitivos! (Profª Drª Marisa Eboli)

O fato de que os investimentos no Brasil mais que dobraram em janeiro e fevereiro deste ano, superando o histórico de 2018, projeta uma entrada de US\$ 60 bilhões em 2021. Nada surpreendente, sob a ótica do dólar alto e o potencial logístico e produtivo do País. Olhando o futuro, é fundamental a produtividade dessa injeção de capital. Ao pensarmos em capital, não basta nos concentrarmos só na tecnologia. É preciso ressaltar a produtividade da força de trabalho.

Trata-se de uma nova cultura para enfrentar a competição nos padrões da nova configuração internacional. No seu papel, o setor de Recursos Humanos (RH), terá que fomentar programas de aprimoramento competitivos. Essa modernidade é um fenômeno dinâmico e complexo, cuja centralidade é o domínio da razão e da ciência. Pois, o conhecimento é um instrumental: coloca-nos em diferentes relações com o mundo, cada vez mais ágil.

Há 530 anos, Colombo chegava à América e, neste momento, um robô terráqueo está explorando Marte. Bate à porta o futuro da logística que irá atrair maior atenção por parte da administração. As responsabilidades e desafios do profissional dessa atividade deverão aumentar rapidamente daqui para frente. Esse novo processo cultural de aprimoramento profissional tem como principais objetivos a inovação e a futura geração.

A busca do alinhamento dos programas de capacitação dos recursos humanos com as estratégias da empresa, fundamenta-se em três princípios: 1- os antigos métodos são incapazes de acompanhar nosso mundo em rápida mudança; 2- novas formas de comunicação estão tornando o aprendizado entre pares mais fácil e mais natural; 3- o aprendizado entre pares é ampliado pela tecnologia emergente e parcerias.

Norteados por esses princípios e através de parcerias empresariais, o projeto Escola Virtual Portogente – EVP cria sistemas de aprendizado competitivos. Trata-se de um processo de troca de informação de qualidade a qualquer hora e em qualquer lugar, cuja energia vem do adquirir conhecimento para ter uma vida melhor.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE NATAL RETOMA O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE CONTÊINERES

Informação: Agência Porto (29 de março de 2021)

A escala da linha regular de navio de contêineres da CMA CGM foi retomada no Porto de Natal, após uma temporada para ajustes, manutenção e substituições de máquinas de empresa privada que opera no Porto. O navio CMA CGM SINNAMARY atracou no início da manhã de sábado (27), tendo como próximo destino Algeciras na Espanha, levando, principalmente, frutas produzidas no Rio Grande do Norte e em outros estados nordestinos, que abastecem o mercado externo.

Com a retomada da linha, o movimento no Porto de Natal durante o fim de semana fica intenso, já que também está em operação o navio EMERALD ENTERPRISE, desembarcando trigo a granel.

Como serviço essencial, o Porto de Natal mantém sua operação regular de cargas, reforçando as medidas de contenção da propagação do novo coronavírus (Covid-19), conforme orientações das autoridades sanitárias. Desse modo, cumpre seu papel social, sendo fundamental para a geração de empregos, para o abastecimento da população e para a economia do Estado do Rio Grande do Norte e do Brasil.

Pátio de Triagem

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) publicou, no Diário Oficial do Estado e no site da Companhia, em 24/03/2021, uma Consulta Pública sobre regulamento de credenciamento de exploração de áreas de apoio logístico portuário, no intuito de atender ao fluxo de veículos de carga que se destinam ao Porto do Natal/RN.

A Consulta Pública ficará aberta para contribuições pelo período de 45 (quarenta e cinco) dias corridos, a partir da publicação do Regulamento, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento.

Link: <http://codern.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Microsoft-Word-TEXTO-MINUTA-DO-REGULAMENTO-PARA-CREDENCIAMENTO.pdf>

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

Data : 29/03/2021

PORTO DE ARATU REGISTRA ALTA DE 56,57% NO BIMESTRE

Informação: CODEBA (29 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/1E33952A-971A-41A7-810B-986923C0BB64.jpeg>

Nos dois primeiros meses de 2021, o Porto de Aratu-Candeias movimentou 1.144.283 toneladas.

Em fevereiro, contribuiu para a alta registrada, em relação ao mesmo período de 2020, a movimentação de graneis líquidos, com crescimento de 49,27%, e graneis sólidos, com crescimento de 138,18%.

Os principais produtos movimentados, no segundo mês do ano, foram a NAFTA (205.166 toneladas), rocha fosfática (32.999 toneladas) e o concentrado de cobre (22.739 toneladas).



A retomada das atividades, após a reativação da linha de importação do Terminal de Granéis Sólidos do Porto de Aratu-Candeias, em janeiro, foi determinante para o desempenho positivo no período.

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

Data : 29/03/2021

SAFRA DE SOJA 2020-2021 COMEÇA A SER EMBARCADA NO PORTO DE IMBITUBA

Informação: SCPAR Imbituba (29 de março de 2021)

O Porto de Imbituba está recebendo nesta semana a primeira operação de embarque de soja da safra 2020-2021. Atracado no Cais 1, o navio TR LADY já carregou mais de 50 mil toneladas, das 66 mil previstas. A saída do Porto está prevista para esta quinta-feira (25), com destino à China.

Após o embarque do TR LADY, outro navio graneleiro atraca no mesmo cais para mais uma operação de 66 mil toneladas do granel agrícola. A embarcação ORIENTAL PROMOTION está ancorada na área do Porto e deve desatracar ainda este mês, também com destino à Ásia.

“A previsão de safra recorde de grãos, aliada à grande demanda de escoamento pelos portos brasileiros e a capacidade de atendimento do Porto de Imbituba têm contribuído para esse cenário positivo de movimentação”, afirma o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera. Pelo menos mais 4 embarques de soja estão agendados para acontecer até maio.

Os navios TR LADY e ORIENTAL PROMOTION são agenciados pela Friendship e as operações estão a cargo da Granéis Imbituba.

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

Data : 29/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SUPERINTENDÊNCIA DO CADE APROVA COMPRA PELO ITAÚ UNIBANCO DE AÇÕES DA AES TIETÊ

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou sem restrições o ato de concentração entre o Itaú Unibanco S.A e AES Tietê Energia S.A. O despacho pela aprovação está publicado no Diário Oficial da União desta segunda-feira, 29.

A operação, segundo parecer do Cade, consiste na aquisição pelo Itaú Unibanco de ações preferenciais representativas de até 19,9% do capital social total da Guaimbê, empresa integralmente detida pela AES Tietê.

“O Conglomerado Itaú Unibanco passará a ter participação minoritária na Empresa-Alvo e, conseqüentemente, em suas controladas, mas que permanecerão sob o controle da AES Tietê”, diz o parecer.

O valor da operação não foi informado.

A justificativa apresentada para a operação é que, para o conglomerado Itaú Unibanco, a aquisição representa uma boa oportunidade para ampliação de seus investimentos em projetos de energia elétrica.

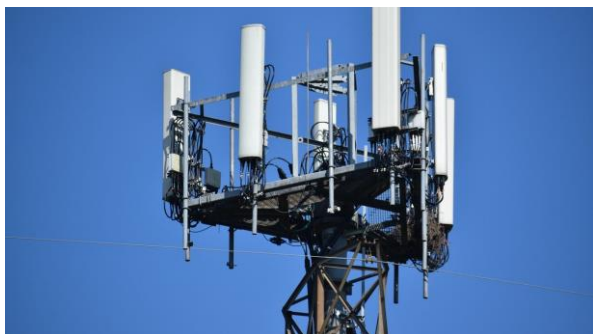
Já para o Grupo AES, “a operação representa um aporte de capital que contribuirá para o desenvolvimento e consolidação de novos projetos de geração de energia elétrica a partir de fontes renováveis, em desenvolvimento pelo Grupo AES”.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/03/2021

LEILÃO 5G NO BRASIL: EDITAL BENEFICIA ALIADOS DO PRESIDENTE, DIZ JORNAL

Da redação



https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/03/cell-tower-5390644_1280-1280x720.jpg

As contrapartidas de investimentos atenderiam, principalmente, a militares, agricultores e caminhoneiros (Crédito: Pixabay)

O Governo Federal teria utilizado o edital do leilão do 5G para beneficiar setores “aliados”, diz reportagem da Folha de S.Paulo.

As contrapartidas de investimentos atenderiam, principalmente, a militares, agricultores e caminhoneiros. Esses grupos vão contar com políticas públicas.

No edital aprovado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), em fevereiro, os investimentos serão abatidos dos preços das concessões, avaliadas em R\$ 35 bilhões. Todas as contrapartidas giram em R\$ 32 bilhões.

De acordo com a reportagem da Folha, a União deve receber até R\$ 3,5 bilhões pelas licenças. O restante deverá ser investido em obrigações atreladas a cada faixa de frequência adquirida.

Os militares, por exemplo, teriam a construção de uma rede privativa para o governo federal com um custo de R\$ 1 bilhão, além de recursos para a região Norte com o intuito de otimizar a comunicação das Forças Armadas.

Os agricultores seriam beneficiados com redes que atendam os grandes produtores, na busca de conexão de máquinas e equipamentos.

Caminhoneiros teriam uma cobertura de mais de 48 mil km nas rodovias, começando pelas seis principais BRs: 163, 364, 242, 135, 101 e 116.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/03/2021

BOLSONARO ASSINA MP COM REGRAS PARA MODERNIZAR AMBIENTE DE NEGÓCIOS

O presidente da República, Jair Bolsonaro, assina nesta segunda-feira uma medida provisória com regras que, segundo o governo, têm o objetivo de modernizar o ambiente de negócios no Brasil. Segundo o Ministério da Economia, a MP tem o potencial de elevar em “18 a 20 posições” a colocação do Brasil no ranking Doing Business, do Banco Mundial, que mede a facilidade de fazer negócios em diferentes nações. O Brasil está hoje na 124ª posição de 191 países.

De acordo com o Ministério da Economia, o objetivo do governo é que a proposta seja aprovada no Congresso Nacional ainda neste ano.

“Com as ações já traçadas e em execução desde 2020, em conjunto com a implementação do que é proposto na MP, o Brasil pode figurar pela primeira vez, no curto prazo, dentre as 100 melhores economias para se fazer negócios no País, sendo que o objetivo é chegar ao Top50 do ranking”, completa a Pasta.

Entre as inovações da MP está a redução de burocracias em processos para empresas, como procedimentos para abertura de estabelecimentos, comércio exterior e execução de contratos.

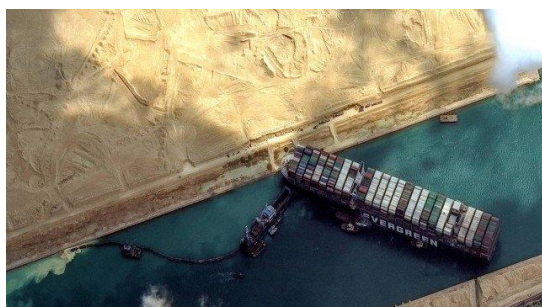
Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/03/2021



EXTRA ONLINE

CANAL DE SUEZ: EQUIPES DE RESGATE CONSEGUEM DESENCALHAR NAVIO GIGANTE, QUE VOLTA A FLUTUAR APÓS SEIS DIAS



<https://extra.globo.com/incoming/24945860-651-580/w640h360-PROP/xnavio.jpg.pagespeed.ic.Ma77ANtCEz.jpg>

A vista aérea do canal do Suez, onde o navio Ever Given ficou encalhado Foto: DigitalGlobe / Getty Images

SUEZ, EGITO – Equipes de resgate no Canal de Suez conseguiram desencilhar o navio de contêineres Ever Given, de acordo com Bloomberg.com. Segundo o site de notícias, o provedor de serviços marítimos Inchcape

conseguiu o feito quase uma semana depois que o navio gigante ficou preso, atravessado no canal e impedindo a passagem em uma das rotas comerciais mais importantes do mundo.

De acordo com a Autoridade do Canal de Suez (SCA), o meganavio começou a flutuar parcialmente e foi reorientado em 80% "na direção correta".

"A posição do navio foi reorientada 80% na direção certa", disse Osama Rabie, presidente da SCA, citado no comunicado. "A popa do navio se moveu 102 metros da costa, quando antes tinha apenas quatro metros", acrescentou o comunicado.

Embora o navio esteja flutuando parcialmente, ainda não ficou claro quando a hidrovia estaria aberta ao tráfego, ou quanto tempo levará para limpar o congestionamento de mais de 450 navios presos, esperando para sair ou a caminho do Suez.

O acúmulo de pedidos é mais uma tensão para as cadeias de abastecimento globais já afetadas pela pandemia, pois o canal é uma rota para cerca de 12% do comércio global. Alguns navios já optaram pela longa e cara viagem ao redor do extremo sul da África em vez de Suez.

Viu isso? FGTS: trabalhadores nascidos em março têm até o dia 31 para aderir ao saque-aniversário e receber ainda este ano

O sucesso do resgate ocorreu após as equipes de escavadores removerem cerca de 27 mil metros cúbicos de areia, aprofundando o calado na área do encalhe.

O Ever Given encalhou após sofrer com fortes rajadas de ventos de até 40 milhas por hora, interrompendo o tráfego de navios na rota mais curta entre a Europa e a Ásia.

Saiba mais: Morador do Rio já pode consultar pela internet se tem direito ao Auxílio Carioca

As condições podem ter tornado a embarcação de 400 metros de comprimento mais difícil de manobrar ou levantado a areia do deserto, reduzindo a visibilidade, disse o cientista-chefe da empresa de tecnologia meteorológica ClimaCell, Daniel Rothenberg.

Um vídeo postado nas redes sociais parecia mostrar que a popa do navio havia girado, abrindo espaço no canal. Outras imagens, que não puderam ser verificadas imediatamente, incluíam aplausos e buzinas de navios soando em comemoração.

Fonte : Extra Online
Data : 29/03/2021

GOVERNO QUER SUBIR ATÉ 20 POSIÇÕES EM RANKING DE FACILIDADE DE NEGÓCIOS COM NOVA MP

Por *Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – O governo federal estima subir até vinte posições em ranking de facilidade de negócios com medida provisória (MP) assinada nesta segunda-feira (dia 29). O texto trata da modernização do ambiente de negócios no país, com redução de burocracia, que vai impactar na posição do Brasil no ranking Doing Business, organizado pelo Banco Mundial.

A projeção da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME) é de que o Brasil consiga avançar entre 18 e 20 posições no ranking. Atualmente, o país ocupa o 124º lugar, e o objetivo é ficar entre os 50 primeiros até 2022.

Segundo o governo, o texto traz inovações e reduz a burocracia em processos que fazem parte do ciclo de vida das empresas, como procedimentos para abertura de estabelecimentos, comércio exterior e execução de contratos.

De acordo com o secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Carlos da Costa, ações já realizadas pelo governo antes da publicação dessa MP já tinham potencial para que o país avançasse 21 posições no ranking do Doing Business.

— Esta medida provisória, que trata de vários pontos para tirar do cangote do pescoço de quem empreende tem potencial para nos levar a 80ª colocação. Já temos mapeadas para que, nos próximos meses, já tenhamos outras medidas com potencial de nos levar à posição 47 – declarou.

As ações contidas na MP vão se concentrar em cinco pontos principais, segundo Costa. O texto vai facilitar o processo de abertura e formalização de empresas, acabando com registros nos três fiscos (municipal, estadual e federal) e as verificações de nome da empresa e viabilidade de endereço. Também vai proteger acionistas minoritários e execução de contratos com registro de ativos.

Em outras frentes, a proposta facilita o comércio exterior, reforçando integração com economia global, e facilitação para empresas construírem, liberando construções de baixo risco, que hoje são entraves para a geração de emprego.

A assinatura da MP ocorre em cerimônia no Planalto, com a presença do presidente Jair Bolsonaro, ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República, Onyx Lorenzoni; o ministro da Economia, Paulo Guedes; o secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Carlos Da Costa, e o secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade, Geanluca Lorenzon.

Fonte : Extra Online

Data : 29/03/2021



EPOCA NEGÓCIOS

GUEDES DIZ QUE ORÇAMENTO 2021 SERÁ 'INEXEQUÍVEL'

Cálculos da equipe econômica mostram que a máquina do governo teria que funcionar com apenas R\$ 49,5 bilhões até o final do ano

O ministro da Economia, Paulo Guedes, avisou o presidente Jair Bolsonaro que o Orçamento de 2021 ficará "inexequível" com as manobras contábeis aprovadas pelo Congresso para acomodar o festival de emendas parlamentares. Cálculos da equipe econômica feitos nesta sexta-feira, 25, mostram que a máquina do governo teria que funcionar com apenas R\$ 49,5 bilhões até o final do

ano - praticamente a metade do que os especialistas consideram o patamar mínimo para não ter uma paralisação.

Esse é o espaço que sobrar para gastar depois do contingenciamento de despesas que terá que ser feito para o cumprimento do teto de gasto (a regra que limita o crescimento das despesas à variação da inflação).

São as despesas discricionárias, justamente a de custeio e investimentos, que garantem o funcionamento da máquina e que o governo têm liberdade para cortar. As outras, como os pagamentos da Previdência e os salários dos servidores, são de pagamento obrigatório e representam cerca de 90% de todo o Orçamento.

Os ministérios deverão ter um corte de 51,3% nas despesas de custeio e investimento. Com esse nível de despesas, o Orçamento de nenhum ministro da Esplanada ficará em pé. A chiadeira será geral.

Esse cenário projeta uma situação de paralisação da máquina, situação que os economistas chamam de "shutdown". O cenário complicou porque o Congresso aprovou uma maquiagem nas previsões de gastos na Previdência, seguro-desemprego e subsídios para cortar R\$ 26 bilhões em despesas e abrir espaço para um valor gigantesco de emendas parlamentares de quase R\$ 50 bilhões (leia abaixo) - praticamente o mesmo valor que vai sobrar para os ministros tocarem a máquina de governo.

O encontro entre Guedes e Bolsonaro ocorreu ainda na quinta-feira, 25, dia da votação pelo plenário do Congresso. Mas já nesse encontro Guedes comunicou o presidente que teria que fazer um corte dramático nas despesas para não estourar o teto de gastos.

Antes de Guedes, Bolsonaro tinha recebido, no mesmo dia, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto. O BC tem os juros para administrar nesse cenário difícil e o presidente está preocupado com o risco de queda do PIB em 2021.

Articulação

Na área econômica, a avaliação é de que o acordo fechado com os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), para ampliar em R\$ 16 bilhões as emendas, em troca da aprovação da PEC que autorizou uma nova rodada do auxílio emergencial e medidas de contrapartidas fiscais, não foi cumprido por uma articulação que teve por trás o dedo, mais uma vez, do ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, com o intuito de ampliar recursos públicos para obras.

Marinho, que já foi secretário especial de Guedes, comandou uma articulação para reduzir as previsões de despesas obrigatórias, principalmente de benefícios do INSS. Com isso, o governo terá que cortar os gastos discricionários, incluindo investimentos e custeio da máquina. Para o consultor de Orçamento da Câmara, Ricardo Volpe, o contingenciamento inicial permite o governo trabalhar por uns meses, mas será preciso uma "repriorização" de gastos, com redução de outras despesas, em sua maioria parte de emendas de relator.

Ele explica que o corte pode ser linear ou seletivo. Ele estima que o dinheiro necessário para o custeio da máquina está em torno de R\$ 40 bilhões, mais R\$ 25 bilhões para rodar obras em andamento e outros R\$ 20 bilhões para o cumprimento de obrigações e mínimos constitucionais, num total de R\$ 85 bilhões. Com os R\$ 49,5 bilhões, previstos pelo Ministério da Economia, o Orçamento ficará no osso, diz Volpe.

Segundo apurou o Estadão, o presidente Bolsonaro não deverá vetar o Orçamento, mesmo com recomendação da área econômica. Devido à forma como é escrito, é muito difícil fazer cortes seletivos. O presidente também não quer desagradar aliados. Mas terá que decidir quais dos seus ministros na Esplanada serão os mais afetados num contingenciamento dessa magnitude ou mesmo

terá que optar pelo estouro do teto de gastos, com as consequências de ser responsabilizado por crime. As informações são do jornal O Estado de S. Paulo.

Fonte : *Epoca Negócios*

Data : 29/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DIVERSIDADE SERÁ UM ELEMENTO PARA COMPENSAR RETROCESSOS CAUSADOS PELA PANDEMIA

Por *Gabriel Chiappini* - 29 de março de 2021 - Em *Estratégia ESG*

Além da catástrofe sanitária, a pandemia da covid-19 aumentou ainda mais as desigualdades sociais de gênero e raça no mercado de trabalho. Apesar do retrocesso, a diretora executiva do Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), Cristina Pinho, acredita que a agenda ESG deve acelerar a inclusão e a diversidade nas empresas do setor.

“Nós involuímos em vários aspectos da defesa da mulher, dos poderes da mulher na sociedade brasileira nessa pandemia. Mas no aspecto das nossas empresas, haverá sim uma evolução rápida por conta da agenda ESG, do bolso que vai doer, do dinheiro caro para os investidores”, afirmou a diretora durante webinar da Rio Oil and Gas.

No Brasil, as mulheres correspondem atualmente por apenas 36% dos cargos gerenciais e ganham o equivalente a 77% do rendimento dos homens. A indústria de óleo e gás não foge à regra. O setor fornecedor tem a menor porcentagem de mulheres em cargos sênior da indústria, apenas 7%.

“O fortalecimento do ESG no atual cenário de incertezas e desafios reforça a importância da dimensão social e desdobramentos em prol da igualdade de gênero, raça, orientação sexual para resiliência das empresas”, disse Cristina Pinho.

A transição energética não é só sobre energia, por Gabriela Nascimento da Silva, Marianne Zotin e Lavinia Hollanda

Além do gênero, a desigualdade racial agrava ainda mais esse quadro. De acordo com Luanda Botelho, analista de indicadores sociais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), “todos os indicadores são ainda piores em relação às mulheres pretas ou pardas”.

“Menos da metade de mulheres pretas ou pardas com criança pequena em casa estava trabalhando, enquanto para mulheres brancas esse percentual ficou e 62,9%”, exemplificou Botelho.

A Pesquisa Nacional de Amostragem por Domicílio (Pnad Contínua), do IBGE, demonstrou que a pandemia tirou 8,5 milhões de mulheres do mercado de trabalho no terceiro trimestre de 2020, em comparação com o mesmo período de 2019.

“Mesmo que as mulheres sejam mais escolarizadas que os homens, elas ainda têm maior dificuldade para participar do mercado de trabalho (...) E mesmo quando conseguem fazer a transição do ambiente doméstico para o mercado de trabalho, elas encontram dificuldades de conseguir e manter um posto”, explica Luanda.

Uma pesquisa (.pdf) realizada no ano passado pelas organizações Gênero e Número e Sempre Viva Organização Feminista, revelou que 50% das mulheres entrevistadas passaram a cuidar de mais uma pessoa durante a covid-19.

Já o Instituto de Psiquiatria da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), publicou em fevereiro desse ano, levantamento em que 40,5% das mulheres entrevistadas apresentavam sintomas de depressão, 34,9%, de ansiedade e 37,3% de estresse.

“Nós mulheres ainda estamos vivendo esse período pandêmico tão extenso. E está tudo confuso. Muitas mulheres estão com potencial de burn out, ou já tiveram”, acredita Anna Cravalho, diretora da Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Petróleo (Abespetro) e executiva da Expro.

Ela afirma que o setor de óleo e gás é um ambiente machista e que apesar da pandemia ter freado a inclusão de mulheres no setor, a tendência é que o cenário se transforme no médio prazo.

“O setor petrolífero é bem machista (...) O fornecedor ao ser prestador de serviços precisa ver que esse percentual mínimo de liderança feminina precisa ser trabalhado. Se isso vai mudar a curto prazo, eu acredito que não. Mas a médio prazo eu não tenho a menor dúvida”, conclui.

Além de conciliar a vida profissional com as tarefas domésticas, as mulheres ainda enfrentam outro desafio, a violência e o assédio no ambiente profissional. Anna Paula Duarte, diretora da Schlumberger, defende a necessidade de acolhimento dessas mulheres após a contratação.

“Existem várias empresas, como a minha, que a meta de contratação é de 50, 60% do sexo feminino (...) Porém, mais do que a cota de entrada, temos que criar as condições para essas profissionais se desenvolverem”, afirma a diretora.

“Diversidade não é bom porque é só legal, politicamente correto... ela realmente afeta nos números, na produtividade, e na inovação. Um empresa diversa é muito mais inovadora”, defende Anna Paula.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 29/03/2021

PETRÓLEO VIRA EM MANHÃ DE VOLATILIDADE APÓS INÍCIO DE DESENCALHE NO SUEZ

Por epbr - 29 de março de 2021 - Em Comece seu Dia

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

em jogo

Os preços do petróleo caíram após a notícia que o navio encalhado no Canal de Suez voltou a flutuar, mas voltaram a subir após a abertura das bolsas ocidentais. Os contratos do Brent com vencimento em junho recuaram para US\$ 63,01, depois bateram a máxima no dia de US\$ 65,24 na sessão desta segunda.

— O navio cargueiro Ever Given, que bloqueia a rota no Egito há quase uma semana, começou a ser movimentado na madrugada desta segunda (29), segundo informações da Reuters.

— A restrição na movimentação na commodity provocou uma apreensão no mercado — preocupações com a movimentação do óleo fizeram as cotações avançarem 4% na sexta. Diante das restrições na demanda, o Brent perdeu mais de 10% do valor em três semanas, após bater US\$ 70,67 em 8 de março.

Segundo informações da S&P Global Platts, em 2019 (último ano com dados completos), cerca de 5.163 navios-tanque passaram pelo canal. Os fluxos de óleo incluíram 2,2 milhão de barris/dia de petróleo e 2,9 milhão de barris/dia de produtos refinados.

— “Qualquer bloqueio prolongado pode ser prejudicial para os transportadores que enfrentam custos de combustível mais altos e, na medida em que esses preços são repassados aos refinadores e

outros importadores, há risco de queda em toda a cadeia de valor do petróleo”, explica a consultoria. epbr

Avaliação Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês), publicada no fim de semana, destacou que altos estoques impediram que o bloqueio do Suez provocasse danos maiores ao suprimento do mercado.

— Por mudanças na estrutura do mercado e na capacidade dos navios aptos a navegar pelo Suez, a rota passou a ser importante para o suprimento dos países asiáticos.

— “A situação se inverteu há cerca de uma década, quando o estouro do fornecimento de petróleo dos Estados Unidos, Canadá e Brasil se combinou com o rápido crescimento econômico da Ásia para mudar o equilíbrio do petróleo bruto de ambos os hemisférios”, diz a agência (Estadão).

Acordo China-Irã. Plano prevê aporte de US\$ 400 bilhões durante 25 anos em troca de suprimento constante de petróleo a preço baixo, em um amplo acordo econômico e de segurança.

— A negociação aprofunda a influência da China no Oriente Médio e mina esforços americanos para manter o Irã isolado.

— Não está claro o ritmo de implementação do pacto assinado no sábado (27), uma vez que a disputa dos EUA com o Teerã sobre o programa nuclear iraniano permanece sem solução. O governo Trump reverteu a abertura de relações iniciada na gestão Obama, com aliados europeus.

— O atual presidente Joe Biden sinalizou a vontade de recuperar acordos com o Irã, mas o país (com o apoio da China) quer que os EUA ajam primeiro, com a suspensão de sanções, que sufocam a economia iraniana. Estadão

Para a agenda. Transição energética, infraestrutura, abastecimento e GLP nas próximas entrevistas e lives da epbr:

- No ar: André Clark, diretor geral da Siemens Energy Brasil, trata dos planos de descarbonização da companhia, inovação e o papel do setor privado na construção de políticas climáticas. <https://youtu.be/DBUV0kkyFpw>
- Quarta (31), às 18h. O epbr entrevista receberá Valéria Lima, diretora de Downstream do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), para uma conversa sobre o cenário do abastecimento nacional, venda de refinarias, descarbonização e Renovabio. <https://youtu.be/ph80quIMByI>
- Quinta (1º), às 18h. O convidado será José Firmo, CEO do Porto do Açu, complexo portuário no Norte Fluminense. A pauta são os planos para viabilização de novos projetos de hidrogênio verde, gás natural e infraestrutura para energia. <https://youtu.be/r6WJaBcYcks>
- Terça (6/4), às 17h. O webinar Livre Mercado: um debate latino sobre a formação de preços do GLP reúne Cláudia Viegas, diretora da LCA; Marcelo Colomer, Pesquisador do GEE-UFRJ; e Christino Áureo, deputado federal e coordenador da Freper, para uma conversa sobre política e mercado para o GLP. <https://youtu.be/gZfipdyNLEs>

STF derruba cobrança no Rio. O Supremo Tribunal Federal (STF) barrou a tentativa do estado do Rio de Janeiro de exigir ICMS sobre a extração de petróleo. Os ministros derrubaram duas leis estaduais, de 2003 e 2015, que previam alíquota de 18% sobre o preço do barril.

— De acordo com advogados, todas as empresas que exploram petróleo no Rio de Janeiro impugnaram a exigência no Judiciário. Liminares foram concedidas e o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) foi favorável aos contribuintes.



— Apenas para a Shell, BG Group, Petrogal e Chevron a discussão teria um impacto de R\$ 600 milhões, de acordo com a Associação Brasileira de Empresas de Exploração e Produção de Petróleo e Gás (ABEP), que ajuizou a ADI 5481. Valor

Cessão de contratos de E&P. A ANP realizará, em 7 de abril, a partir das 14h, o Workshop sobre Cessão de Contratos de E&P. O objetivo é prestar informações e orientações às empresas que atuam em E&P de petróleo e gás natural interessadas em processos de cessão de contratos.

Nordeste bate novo solar. A região registrou na última quarta (24) o pico de 1.587 MW às 12:19 horas, energia suficiente para abastecer 13,3% da carga de todo o Nordeste.

— A melhor marca até então era do dia 13 de março, quando 1.561 MW foram verificados às 13:26 horas.

— Em relação à geração média, o montante chegou a 555 MW médios, sendo suficiente para atender a demanda de 4,7% da região. O recorde anterior era de 5 de março, quando foram disponibilizados 544 MW médios. Canal Energia

Comerc busca novos mercados. Fundo da Perfin fez um aporte de R\$ 200 milhões na Comerc para para viabilizar a entrada em novos mercados.

— O fundo passará a ter participação de 20% na operação. Comerc e Perfin são parceiros em outros negócios, incluindo a Nexway Eficiência e a Sou Vagalume, recém-lançada joint-venture com foco em energia solar por assinatura.

Geração com biogás. A ENC Energy Brasil pretende dobrar sua capacidade instalada atual em projetos de geração de energia a partir de biogás de aterros sanitários até 2024, chegando a 55 MW.

— A companhia comercializa energia no mercado livre (ACL) e por meio de sistemas de geração distribuída. Atualmente, detém plantas a biogás de aterro em seis estados (MA, PE, RJ, SP, MG e PR). Valor

CA da Eletrobras. O conselheiro de administração Ricardo Brandão Silva, indicado pela União, apresentou carta de renúncia e deixará o cargo a partir de 1º de abril.

— Ana Carolina Tannuri Laferté Marinho, eleita em reunião do CA, irá substituí-lo para completar o mandato até a Assembleia Geral Ordinária (AGO), prevista para o dia 27 de abril, quando deve ser formalizada a nomeação do novo presidente da estatal, o atual secretário de Energia Elétrica, Rodrigo Limp.

— A nova conselheira é subchefe adjunta de Infraestrutura da Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil desde janeiro de 2018, e já consta como candidata, indicada pela União, na Proposta de Administração da 61ª AGO.

— Mauro Cunha também deixou o conselho de administração da estatal, após o governo anunciar a indicação de Limp pela União e ignorando a opinião da consultoria Korn Ferry, contratada para conduzir o processo de sucessão. Investing.com, com Estadão Conteúdo

OAS tem de devolver dinheiro do triplex do Guarujá. A 8ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) determinou que a OAS e a Cooperativa Habitacional dos Bancários (Bancoop) devolvam o valor pago pela ex-primeira-dama Marisa Leticia na compra de um apartamento no Guarujá (SP). A unidade deu origem à primeira acusação da Lava-Jato contra o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Valor

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 29/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

FILA DE NAVIOS SÓ DEVE ACABAR EM 4 DIAS, PREVEEM AUTORIDADES DO CANAL DE SUEZ. VEJA VÍDEO DO EVER GIVEN VOLTANDO A FLUTUAR

Equipes de resgate liberam cargueiro que estava encalhado. Prioridade agora é retomar tráfego de navios com carga viva que ficaram engarrafados

Por Bloomberg



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24946242-7b9-e78/FT1086A/x92238700_A-grab-from-a-video-released-by-Egypt-s-Suez-Canal-Authority-on-March-29-2021-shows-tug.jpg.pagespeed.ic.VKLbbkyuth.jpg

Imagem de vídeo divulgado pela Autoridade do Canal de Suez do Egito mostra rebocadores puxando o navio porta-contêineres MV 'Ever Given', com bandeira do Panamá, depois que ele foi totalmente desalojado das margens do Suez Foto: - / AFP

SUEZ, EGITO - O gigante navio porta-contêiner Ever Given, da empresa Evergreen, foi finalmente desencalhado da margem do Canal de Suez, permitindo que navios começassem a navegar mais uma vez uma das rotas comerciais mais importantes do mundo.

A Autoridade do Canal de Suez (SCA) informou que a navegação será retomada, sem marcação de horário. A transportadora de contêineres Hapag-Lloyd AG espera que o trânsito pela hidrovia comece na noite desta segunda-feira, e o acúmulo de navios seja liberado em quatro dias.

Um total de 11 rebocadores portuários e dois “poderosos rebocadores marítimos” chamados Alp Guard e Carlo Magna foram implantados para libertar o Ever Given, disse Peter Berdowski, CEO da Boskalis, empresa controladora da equipe de salvamento, em um comunicado. Cerca de 30 mil metros cúbicos de areia foram dragados.

Navios da Romênia com 105 mil ovelhas

A Autoridade Nacional Sanitária Veterinária e Segurança Alimentar (ANSVSA) da Romênia contactou a Comissão Europeia e autoridades competentes de países vizinhos ao canal de Suez para solicitar apoio logístico e especializado aos navios que exportaram animais da Romênia.

Por isso, medidas estão sendo tomadas para garantir que os navios que transportam animais tenham prioridade na travessia do canal. Onze embarcações do país - transportando 105.727 ovelhas e 1.613 bovinos - estão entre as pegadas na fila. A Autoridade do Canal de Suez e o Ministério da Agricultura do Egito enviaram especialistas e veterinários aos navios e mais comida e água, disse.

A Hapag-Lloyd espera que o trânsito no canal de Suez comece no final da noite, e o acúmulo pode ser resolvido em quatro dias. Ainda não está claro se algum navio pode ser priorizado para passagem, de acordo com a empresa de transporte de contêineres.

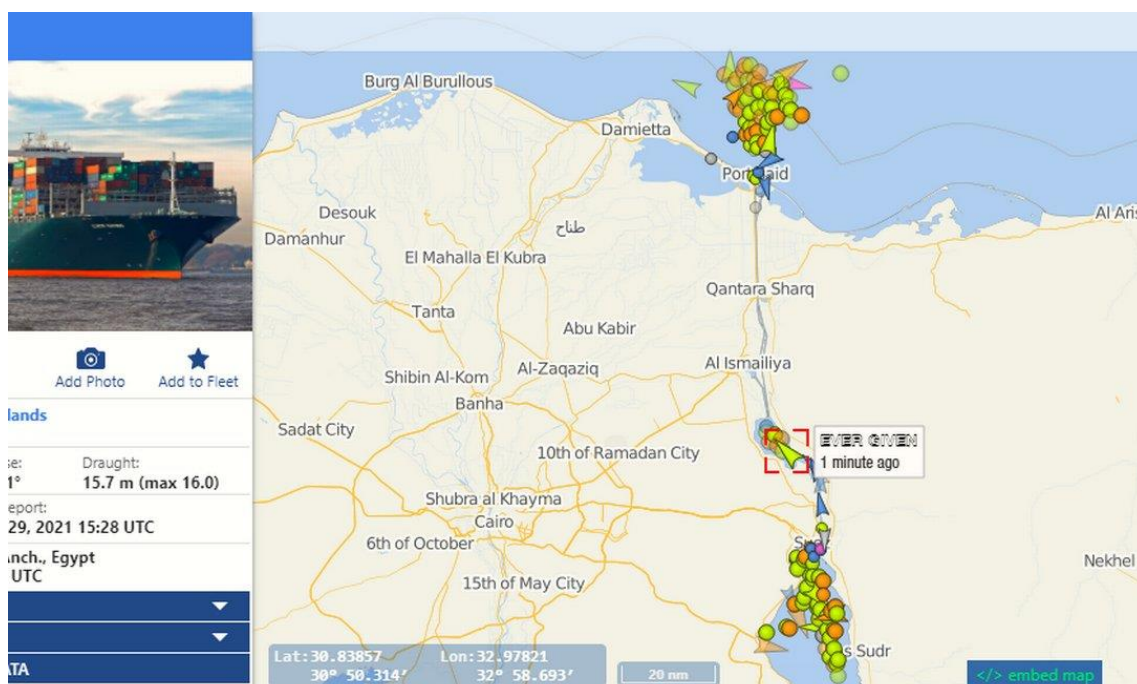
Chegada a lago vai agilizar tráfego

Após o desencalhe do navio, o Ever Given segue em direção ao Great Bitter Lake, onde será submetido a uma inspeção completa, disse Bernhard Schulte Management (BSM), gerente técnica do navio, em um comunicado.

Espera-se que o navio Ever Given chegue ao Great Bitter Lake, lago salgado situado entre o sul e o norte do Canal de Suez, em até duas horas. Assim que estiver lá, outro tráfego pode ser retomado, disse o agente de transporte marítimo GAC, citando a autoridade do canal.

O trânsito pelo canal de Suez deve voltar ao normal em três a quatro dias, após o acúmulo de navios ser liberado, de acordo com o comunicado.

Há 193 navios em direção ao sul esperando em Port Said, 201 em direção ao norte em Suez e outros 43 estão esperando em Bitter Lake, disse o GAC.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24946281-a8e-dfa/FT1086A/xEverGiven-at-Lake.png.pagespeed.ic.zuyLXpilce.jpg>

Navio EverGiven próximo ao Great Bitter Lake, onde será submetido a uma inspeção completa. Enquanto isso, navios esperam nas duas saídas do canal de Suez Foto: Reprodução/Vessel Finder

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/03/2021

ORÇAMENTO 2021: TCU DEVE ALERTAR BOLSONARO DE RISCO DE CRIME FISCAL SE NÃO HOVER VETOS AO PROJETO

Proposta aprovada pelo Congresso pode comprometer a retomada da economia, o emprego e levar ao 'shutdown', dizem especialistas

Por Geralda Doca, Eliane Oliveira, Henrique Gomes Batista e Fernanda Trisotto



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24856429-429-8bc/FT1086A/x91292984_PA-Brasilia-BSB-21-01-2021-Entrevista-com-Rodrigo-Pacheco-Candidato-a-presidencia-do-senado.jpg.pagespeed.ic.Tefct124AW.jpg

Rodrigo Pacheco, presidente do Senado, se mostra aberto a renegociar itens do projeto do Orçamento aprovado pelo Congresso, embora afirme não haver ilegalidade na proposta Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O Tribunal de Contas da União (TCU) deve aprovar um parecer para alertar o presidente Jair Bolsonaro sobre crime de responsabilidade fiscal, caso ele sancione o projeto de

Orçamento para 2021 tal como foi aprovado pelo Congresso. O ideal seria vetar trechos do texto. Segundo um integrante da Corte, os parlamentares têm inviolabilidade no discurso e no voto e, por isso, podem aprovar uma peça orçamentária irreal.

A matemática criativa do Congresso

Despesas artificialmente cortadas

Valor total de despesas subestimadas no texto que foi à votação, segundo alertado pela própria equipe econômica

Corte nas despesas obrigatórias feitas pelo relator do projeto, senador Márcio Bittar (MDB-AC), para destinar recursos a emendas parlamentares

R\$ 17,57 bilhões

R\$ 26,46 bilhões

valor total que deveria ser contingenciado

R\$ 44 bilhões

Bloqueio necessário

R\$ 36,6 bilhões Como o Congresso aprovou o adiamento de parte do abono salarial num valor de R\$ 7,4 bilhões para 2022, dos R\$ 44 bilhões originais, restam R\$ 36,6 bilhões que precisam ser contingenciados para cumprir o Orçamento

Sem dinheiro para o básico

R\$ 92,05 bilhões

valor mínimo para investimentos e custeio da máquina pública, proposto pelo governo, dentro do limite do teto de gastos

R\$ 36,6 bilhões

Valor que precisaria ser contingenciado segundo o Orçamento aprovado

R\$ 55,45 bilhões

montante que ficaria disponível, insuficiente para o funcionamento da máquina pública, o que levaria a um *shutdown*, ou paralisa nos serviços básicos

Fonte: PLOA

Contudo, o chefe do Executivo precisa zelar pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e, sendo assim, ele terá de avaliar o texto aprovado à luz desse fato para não ser acusado de crime fiscal.

Um grupo de deputados, que já enviou uma carta alertando o presidente sobre o nó fiscal do Orçamento, prepara-se para acionar o TCU.

— Estamos estudando essa matéria para poder recorrer ao TCU e aprofundar os dados do Orçamento. Estou esperando o retorno dos técnicos para podermos fazer uma representação — explicou o deputado Vinicius Poit (SP), líder do Novo.

O recurso dos parlamentares deve ser avaliado no TCU pela Secretaria de Macroavaliação Governamental, que julga as contas do presidente da República. Foi este órgão técnico que baseou a condenação da gestão Dilma Rousseff pelas chamadas pedaladas fiscais. Esse parecer técnico deve dar sustentação à decisão a ser tomadas pelos ministros no plenário da Corte.

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24945711-efc-916/FT450A/xinfo-despesas-1-TROCA.jpg.pagespeed.ic.XEIC4ynRQf.jpg>

Foto: *Editoria de Arte*

Diante da repercussão negativa sobre o Orçamento aprovado pelo Congresso, que cortou despesas obrigatórias deste ano para aumentar as emendas de interesse dos parlamentares, é provável que Bolsonaro aguarde o parecer do TCU para sancionar o projeto.

A avaliação de integrantes do governo que acompanham as negociações é que não há uma solução simples. A peça não se sustenta da forma como foi aprovada, e resolver o problema demanda cooperação entre Executivo e Congresso.

O Ministério da Economia diz que ainda aguarda o Autógrafo da Lei Orçamentária, a ser encaminhado pelo Congresso, para conhecer oficialmente os valores e termos finais aprovados e, então, discutir alternativas para solucionar os problemas do Orçamento.

As possibilidades analisadas são vetos em trechos do Orçamento, combinados com a apresentação de projetos para remanejar dotações e a aprovação de créditos suplementares. Mas os vetos terão de ser analisados de forma cautelosa, porque, devido à redação do texto pode ser impossível barrar parcialmente a dotação orçamentária para algum órgão, por exemplo. Somente com uma construção nesse formato se poderia evitar um contingenciamento que pode ser da casa de R\$ 40 bilhões.

O remanejamento dos recursos via um relatório extemporâneo de receitas e despesas também tem entraves. Essa revisão só é possível se houver descumprimento da meta fiscal, o que ainda não ocorreu. A equipe econômica também busca opções para corte de recursos, mas estas são restritas. Obter R\$ 20 bilhões nesse processo tornaria a situação menos penosa, mas ainda difícil.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), em entrevista ontem à GloboNews, mostrou disposição para negociar:

— Não há nenhuma ilegalidade, nenhuma inconstitucionalidade no parecer do relator Márcio Bittar. Eventual distorção que haja é plenamente possível de ser corrigida, e nós não mediremos esforços para poder corrigir o que precisar ser feito.

O governo tem sua parcela de responsabilidade ao ter se omitido e não enviado uma peça para atualizar os valores dos benefícios vinculados à inflação. Quando fez a proposta, considerou uma inflação de 2%, mas o INPC fechou 2020 em 5,26%. Só isso já gerou um buraco de R\$ 8,5 bilhões na Previdência, agravado pelo corte de R\$ 13,5 bilhões feito pelo relator, senador Márcio Bittar (MDB-AC).

‘Teto é nossa âncora’

Para Margarida Gutierrez, professora da UFRJ, este Orçamento pode comprometer a recuperação da economia e a geração de emprego nos próximos anos. Na prática, diz, ele significa o fim do teto de gastos, o que levaria o dólar a superar os R\$ 6:

— Derrubar o teto é o pior que pode acontecer com a gente, é a nossa única âncora fiscal. A aprovação do Orçamento desta maneira é um golpe comparável às “pautas-bomba” que a Câmara fez na gestão de Eduardo Cunha no governo de Dilma Rousseff.

Ela alerta que o Orçamento, se executado, pode levar à paralisação total do governo, o shutdown, além de representar crime de responsabilidade fiscal.

Algumas pastas ganharam mais recursos



Erros em série

Inflação subestimada: A proposta enviada pelo governo se baseava em uma projeção de inflação de 2%, mas o INPC (que corrige salário mínimo e benefícios) fechou 2020 em 5,26%. Como o governo não enviou ao Congresso uma atualização, a Previdência ficou com defasagem de R\$ 8,5 bilhões.

Corte nas despesas obrigatórias feito pelo relator, sem critérios
Previdência: -R\$ 13,5 bilhões
Seguro-desemprego: -R\$ 2,6 bilhões
Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar: -R\$ 1,35 bilhão

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24945712-dd5-cc3/FT1086A/xinfo-despesas-2-TROCA.jpg.pagespeed.ic.HdoJ9UWmTR.jpg>

. Foto: Editoria de Arte

— Deixar restos a pagar de um ano para outro, usar créditos extraordinários para despesas que não são extraordinárias, são subterfúgios para furar o teto, e isso reduz a credibilidade do governo — alerta o economista-sênior da

Fonte: PLOA

O GLOBO

Prospectiva Consultoria, Adriano Laurenço.

Já o especialista em contas públicas Raul Velloso defende discutir o teto de gastos, já que os parlamentares do centrão não devem voltar atrás nas emendas:

— O governo vendeu a alma para o centrão e agora não sabe o que fazer.

O Orçamento aprovado prevê R\$ 26 bilhões a mais para emendas parlamentares. Para isso, foram cortados recursos de áreas como a Previdência e gastos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) com seguro-desemprego e abono salarial.

Além disso, algumas pastas tiveram incrementos polpidos. Um dos maiores acréscimos foi do Ministério do Desenvolvimento Regional, comandado por Rogério Marinho: passou de R\$ 2,4 bilhões para R\$ 16 bilhões.

Quando falou sobre as dotações das pastas, o relator do orçamento, senador Márcio Bittar (MDB-AC), atrelou o direcionamento dos recursos para essas pastas à realização de obras necessárias

para o país e que teve de tomar decisões difíceis por causa do cenário pandêmico. As duas pastas ficaram com orçamentos superiores ao da Educação (que pulou de R\$ 2,1 bilhões para R\$ 4,1 bilhões) e Saúde (foi de R\$ 1,98 bilhão para R\$ 4 bilhões).

Alvo de críticas, o orçamento da Defesa também aumentou: passou de R\$ 8,2 bilhões na proposta original para R\$ 8,8 bilhões. Nesse caso, destaca um integrante do governo, há de se considerar gastos já contratados com a aquisição do submarino nuclear e de caças Gripen. As compras já foram feitas e a pasta não pode dar um calote.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/03/2021

VITÓRIAS PARCIAIS MANTÊM GUEDES COMO ÂNCORA FISCAL, MAS AGENDA FRUSTRADA

Entre avanços e derrotas no Congresso e dentro do próprio governo, ministro da Economia joga na defensiva em Brasília

Por Manoel Ventura, João Sorima Neto e Natália Portinari



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24944915-c77-ad6/FT1086A/xguedes1.jpg.pagespeed.ic.YL60I5flg5.jpg>

Para especialistas, mesmo com parte da agenda parada, presença de Guedes impediu piora do quadro fiscal Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA E SÃO PAULO — Alçado ao cargo ainda durante a campanha presidencial com o título de “superministro” e com carta branca para tocar a agenda econômica, Paulo Guedes chega ao seu terceiro ano à frente da pasta precisando se

equilibrar entre derrotas e vitórias para justificar sua permanência no cargo e em busca de deixar o que considera ser um legado para o país.

Depois de ter a imagem de “posto Ipiranga” desgastada por episódios em que foi desautorizado pelo próprio presidente Jair Bolsonaro, Guedes ganhou uma sobrevida com a aprovação da proposta que permite o controle de despesas e fixou um limite para o auxílio emergencial.

Mas sofreu outro baque depois de o Congresso aprovar o Orçamento de 2021 com cortes artificiais nas despesas obrigatórias, a fim de elevarem os recursos para emendas parlamentares, de olho nas eleições de 2022.

Técnicos da equipe econômica alertaram que o Orçamento, como está, é inexecutável, e o próprio Guedes foi falar com Bolsonaro na sexta-feira. Na prática, as mudanças neutralizam os gatilhos fiscais previstos na proposta de emenda à Constituição (PEC) Emergencial.

Este é mais um episódio da gangorra em que Guedes tem vivido. Recentemente, viu auxiliares serem fritos por Bolsonaro, caso dos presidentes da Petrobras, Roberto Castello Branco, e do Banco do Brasil, André Brandão.

Em contrapartida, considera uma vitória o aval do Congresso à PEC Emergencial, que chamou de maior reforma fiscal em 22 anos, mesmo que o texto tenha sido desidratado no Legislativo e seja considerado de impacto tímido.



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24838360-811-a9f/FT1086A/x89184929_05-05-2015O-presidente-do-HSBC-Brasil-Andre-Guilherme-Brandao-participa-de-audiencia-publ.jpg.pagespeed.ic.6TSMCfaipx.jpg

Presidente do BB, André Brandão, entregou o cargo no dia 18 de março. Programa de reestruturação de Brandão desagradou ao presidente Bolsonaro Foto: Marcelo Camargo / Agência Brasil

Durante a tramitação da proposta, por pelo menos duas vezes Guedes foi surpreendido por articulações patrocinadas pelo presidente para atenuar a medida. Uma delas acabou vingando. Partiu do presidente a ideia de permitir a progressão automática de policiais mesmo durante as crises — a autorização foi estendida a todos os servidores.

Outra estratégia do ministro para se fortalecer em meio à turbulência foi chamar para si a bandeira da vacinação contra a Covid-19.

Ciente de que a economia não irá se recuperar de verdade enquanto a pandemia não for controlada, Guedes adotou como mantra a vacinação em massa — ele ontem se vacinou publicamente — e mergulhou nas negociações para a compra de imunizantes. Antes, ele e seus auxiliares chegaram a negar que o Brasil enfrentaria uma segunda onda da pandemia.

Nessa balança entre avanços e frustrações, empresários e o mercado financeiro não escondem a decepção com o comportamento de Bolsonaro no combate à pandemia e com seus arroubos intervencionistas. No entanto, o sentimento em relação a Guedes ainda é positivo. Mesmo estando cada vez mais isolado, o chefe da equipe econômica ainda é considerado uma espécie de âncora fiscal do governo.

Um economista de uma grande corretora, que pediu para não ser identificado, brinca e diz que “agradece a Deus” todos os dias por Guedes permanecer no ministério. Sem ele, diz o especialista, o câmbio já teria explodido e a situação fiscal, com as pressões por gastos trazidas pela pandemia, estaria muito pior.

Promessas de campanha

Um empresário que defende ideias liberais como as de Guedes avalia que o ministro mostrou-se mais um teórico que um executor. E isso acabou prejudicando a agenda econômica que ele mesmo defendia. O executivo reconhece que a pandemia tem peso no quadro.

Por isso, não há expectativa de andamento, no curto prazo, de propostas como uma reforma do sistema tributário, diante do frágil quadro fiscal do país. Essa leitura é compartilhada por outros empresários ouvidos pelo GLOBO: ninguém espera grandes avanços na agenda liberal.

Veja: Projeções de órgão ligado ao Senado criticadas por Guedes são parecidas com as do governo

Ainda assim, alguns economistas e empresários consultados pelo GLOBO avaliam que, no balanço da Era Guedes, até o momento, é possível encontrar pontos positivos, como a reforma da Previdência e a aprovação da autonomia do Banco Central.

Para Luciano Rostagno, estrategista-chefe do banco japonês Mizuho no Brasil, a saída de Guedes teria efeito semelhante ao de quando Joaquim Levy deixou o comando da equipe econômica de Dilma Rousseff:

— Haveria muito estresse no mercado. O risco fiscal é crescente, mas o que segura a confiança do mercado é o Paulo Guedes estar lá.

Jogar na defensiva tem um custo: patinar nas promessas de campanha. As privatizações são, de longe, a maior frustração de Guedes no governo. Até agora, a venda das estatais ficou concentrada nas subsidiárias, como a BR.

Numa tentativa de sinalizar o destaque dessa agenda, o governo enviou ao Congresso duas privatizações — a da Eletrobras (dessa vez por medida provisória) e a dos Correios — e colocou a Empresa Brasil de Comunicação (EBC) no programa de venda de ativos.

Guedes também tem pela frente um ambiente com mais pressões políticas. Nas últimas semanas, líderes do centrão voltaram a pressionar Bolsonaro para encontrar um substituto para chefiar a Economia.

A insatisfação dos parlamentares ficou evidente nas negociações da PEC do auxílio emergencial, quando deputados e senadores manifestaram a percepção de que o Palácio do Planalto bate cabeça com a equipe econômica e que o ministro não tem disposição para fazer política.

O presidente já comunicou a líderes do Centrão que, enquanto Guedes estiver no cargo, não conseguirá promover um fatiamento do ministério para atender aliados, desmembrando Planejamento e Indústria e Comércio. Alguém sem ligação explícita com o Centrão, com disposição para dialogar com a classe política e que agrade ao empresariado, teria o perfil.

Um nome de ampla aceitação pelo Centrão seria Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central. Ele tem algo que, segundo a classe política, falta a Guedes: objetividade e habilidade de dialogar. Com a aprovação da autonomia do BC, porém, o governo entende que o nome está fora do jogo. Os predicados, porém, seriam os mesmos: perfil técnico e traquejo.

O que está travado

Agenda de privatizações

De longe, é a pauta que menos avançou sob a gestão de Paulo Guedes. Desde que assumiu, o programa de desestatização se concentrou na venda de subsidiárias. Apenas este ano o presidente Jair Bolsonaro enviou ao Congresso propostas para privatizar a Eletrobras e os Correios. Ao mesmo tempo, a saída tumultuada do presidente do Banco do Brasil, André Brandão, indica que a venda da instituição, defendida pelo ministro, está distante.

Reforma tributária

A proposta para mexer no sistema de impostos não decolou, interdita por divergências entre o Executivo e as duas Casas do Congresso. Guedes é favorável à ideia de criar um imposto sobre transações financeiras para financiar a desoneração da folha de pagamento, mas o projeto sequer foi enviado. Com dois textos no Legislativo, o governo chegou a enviar um projeto para unificar parte dos impostos federais, mas a ideia não avançou.

Abertura comercial

O próprio ministro já reconheceu que medidas para ampliar a integração do Brasil no comércio global pouco avançaram. O acordo entre Mercosul e União Europeia, apontado como vitória quando de sua aprovação, em 2019, hoje corre o risco de não entrar em vigor, devido às críticas de vários países europeus à política ambiental brasileira. Em outra frente, o governo enfrentou resistência quando propôs reduzir tarifas de importação de alguns produtos.

O que avançou

Marco do Saneamento

Aprovado no ano passado, o novo marco legal do saneamento é apresentado por Guedes como um dos principais trunfos da agenda de incentivo a investimentos privados no país. A medida facilita a entrada de empresas na prestação de serviços de água e esgoto, hoje administrados principalmente

por estatais. O texto corria o risco de ser fortemente alterado caso um veto presidencial fosse derrubado no Congresso, mas a decisão foi mantida.

Autonomia do Banco Central

Negociado há 30 anos, o projeto foi aprovado no início do ano e serviu de vitrine para mostrar o alinhamento dos novos presidentes da Câmara e do Senado à agenda liberal. O texto prevê que o presidente do BC e a diretoria da autoridade monetária terão mandatos fixos, o que diminuiria o risco de interferência política. Alguns pontos do texto foram criticados, como a previsão de que o órgão terá dupla função: zelar pela inflação e fomentar o emprego.

PEC com ajuste fiscal

Embora tenha sido desidratada, a chamada PEC Emergencial é vista como vitória pela equipe econômica. A regra prevê que União, estados e municípios poderão acionar medidas de ajuste em caso de crise fiscal e traz pontos técnicos, como a criação de uma meta para a dívida pública. O Ministério da Economia classificou o texto de maior reforma fiscal em 22 anos. Há um ano, no entanto, Guedes prometia um big bang nas contas públicas.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/03/2021



SENADO NOTÍCIAS

BR DO MAR PODE EXPANDIR SETOR DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL

Da Redação



https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/03/26/br-do-mar-pode-expandir-setor-de-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/porto_03_20180213_03575.jpg/@@imagens/image/imagem_materia

Aprovado pela Câmara, novo marco legal para a navegação de cabotagem tem como relator na Casa o senador Nelsinho Trad (PSD-MS)

Atualmente em prazo de recebimento de emendas, aguarda votação no Senado o projeto que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). O PL 4.199/2020, do Poder Executivo, foi aprovado

na Câmara dos Deputados em dezembro do ano passado. O senador Nelsinho Trad (PSD-MS) foi designado relator da matéria na Casa.

Navegação de cabotagem é o transporte aquaviário feito entre portos do mesmo país. Entre as principais mudanças efetivadas pelo projeto está a liberação progressiva do uso de navios estrangeiros para esse tipo de transporte, sem a necessidade de contratar a construção de embarcações em estaleiros brasileiros. O líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR), afirma que o projeto reduzirá o chamado “custo Brasil”.

Para o consultor do Senado Frederico Montenegro, o texto facilita a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados nesse mercado. Segundo ele, aumenta a possibilidade de as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, como exigido pela legislação vigente. Montenegro ressalta que a mudança vem acompanhada de incentivos para que as EBN mantenham e aumentem a frota própria, o que contribui para um importante aspecto da navegação de cabotagem, que é a disponibilidade do serviço.

A partir da publicação da lei, as empresas poderão fretar navios por tempo ou a casco nu (vazios) para uso na navegação de cabotagem. Passado um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Depois disso, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

O consultor explica que o afretamento por tempo é aquele no qual o proprietário ou o armador coloca o navio completamente equipado e em condição de navegabilidade à disposição do afretador por tempo determinado. Esse afretador assume as gestões náutica e comercial do navio mediante pagamentos durante o período do contrato. É um contrato de utilização dos serviços do navio.

Já o afretamento a casco nu se caracteriza pela utilização (arrendamento) do navio, por um tempo determinado, no qual o proprietário aluga seu navio sem tripulação. O navio passa a navegar com bandeira nacional e submete-se a todas as regras trabalhistas e tributárias do país. É um contrato de utilização do navio.

O afretamento por tempo mantém todos os custos relacionados a sua operação vinculados à bandeira do seu país de origem, por isso é um afretamento mais barato se comparado ao afretamento a casco nu.

Legislação

No Brasil, o marco regulatório do setor é definido principalmente pela Lei 9.432, de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Nessa lei, merecem destaque, segundo Montenegro, os dispositivos que criam reservas de mercado para empresas brasileiras na navegação interior e na cabotagem, os que criam incentivos para as empresas brasileiras de navegação na aquisição de navios fabricados no Brasil e os que criam restrições ao afretamento de embarcações registradas no exterior.

Assim, atualmente, a navegação de cabotagem brasileira está condicionada à aquisição de embarcações, novas e usadas, pelas Empresas Brasileiras de Navegação. A definição de embarcação brasileira dá-se em função do local de sua fabricação — e não do local de registro — e a operação da marinha mercante é vinculada à construção naval.

Para incentivar a indústria naval, o setor conta com o Fundo da Marinha Mercante (FMM) que tem como principal fonte de recursos o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que incide tanto na cabotagem como na navegação de longo curso. “A indústria naval só sobrevive, há décadas, com a ajuda desses recursos”, explica o consultor.

Montenegro afirma que os motivos que levam os países a restringir a cabotagem para as suas embarcações domésticas são a proteção da indústria naval, o desenvolvimento da marinha mercante e a proteção da frota por questões de segurança nacional. Segundo ele, alguns países conseguem manter esse mercado fechado por possuírem custos operacionais competitivos ou por meio de política de subsídios.

Esse não é o caso do Brasil, diz ele. Os custos operacionais suportados pelas embarcações brasileiras são bem maiores que os das estrangeiras, principalmente custos trabalhistas e tributários (incluindo o preço do combustível). A indústria de construção naval, mesmo com todos os incentivos e proteções a ela conferidos, também não é competitiva, avalia o consultor.

— É claro que o ideal, quando se trata de navegação de cabotagem, é ter apenas embarcações nacionais operando na costa brasileira. Toda a geração de riqueza atrelada ao setor seria revertida internamente. Mas, infelizmente, esse cenário está longe de se tornar uma realidade. É preciso, portanto, buscar alternativas para promover a competição, aumentar a oferta de embarcações (ainda que estrangeiras) e permitir o crescimento do setor que, mesmo com todos os entraves, vem crescendo mais de 10% ao ano — afirma.

Redução dos custos

No entanto, adverte o consultor, a simples expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados no setor não atendem a um aspecto essencial da navegação de cabotagem: a regularidade e a disponibilidade do serviço. Qualquer desequilíbrio no mercado de fretes mundial pode levar as embarcações afretadas a tempo a atuar em outros mercados, comprometendo a cabotagem brasileira, explica ele.

Para Montenegro, o grande desafio que o BR do Mar enfrentará é aliar a redução de custos que o afretamento a tempo promove e, ao mesmo tempo, garantir que a cabotagem não fique à mercê da volatilidade do mercado. Qualquer variação na demanda e nos preços dos fretes pode retirar essas embarcações da costa brasileira. Para tentar resolver essa dificuldade, o consultor ressalta projeto cria incentivos para que as EBN tenham frota própria, garantindo assim a disponibilidade do serviço.

— Embora o custo do frete seja um fator muito importante, o que vai permitir a migração das cargas das rodovias para a navegação de cabotagem é, sem dúvida, a regularidade do serviço: o dono da carga precisa ter confiança e a certeza de que ela será entregue no porto e chegará ao seu destino final, no tempo esperado. Para isso, é preciso haver oferta constante do serviço (disponibilidade da embarcação). Caso contrário, o embarcador manterá o transporte pelas rodovias que, apesar de mais oneroso, é confiável — avalia Montenegro.

Ele explica que, para equilibrar a redução de custos (afretamento a tempo) e a regularidade do serviço, o projeto permite que a EBN constitua uma subsidiária integral estrangeira. Apesar de afretada a tempo, a operação será feita pela EBN, via subsidiária, desde que respeite as convenções internacionais sobre o trabalho marítimo.

Indústria naval

De acordo com o consultor, embora o BR do Mar flexibilize a disponibilidade de embarcação estrangeira na costa brasileira, a indústria naval não foi esquecida no projeto. Além dos estímulos para que as EBN construam suas embarcações no país, o projeto busca ainda alternativas de incentivo à indústria naval, por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM), como a possibilidade de utilização dos recursos para docagem e manutenção das embarcações nos estaleiros brasileiros. Atualmente, a docagem de embarcações é realizada em outros países.

Segundo Montenegro, a docagem é um processo fundamental para aumentar a vida útil de um navio e serve para fazer reparos em defeitos mais graves, que uma simples manutenção não é capaz de resolver, tal como problemas no propulsor, eixos e leme ou até mesmo para fazer pinturas e limpeza e tratamento do casco realizado em estaleiros.

Adicionalmente, o projeto permite o acesso dos recursos do FMM para que empresas estrangeiras construam navios em estaleiros brasileiros e para a docagem de embarcações estrangeiras afretadas.

— É preciso ressaltar que o cenário atual, no qual há forte proteção a essa indústria, não é animador. Embora a lei que regula o setor seja de 1997, a indústria naval brasileira tem entregado poucas embarcações para a cabotagem brasileira — diz Montenegro.

Ele afirma que, nos últimos dez anos, de acordo com o Ministério da Infraestrutura, apenas quatro navios foram construídos, excluídas as embarcações do setor petroleiro.

— Ou seja, embora o BR do Mar permita afretamentos de embarcações estrangeiras e possa desestimular, num primeiro momento, a construção de navios nos estaleiros brasileiros, a indústria de construção naval já não vinha entregando embarcações, de toda a forma — pondera.

Concorrência

Os principais objetivos do BR do Mar são, segundo o texto, ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte de cabotagem, incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço, ampliar a disponibilidade de frota, incentivar a formação e a capacitação de trabalhadores brasileiros e estimular o desenvolvimento da indústria naval brasileira.



A empresa que quiser participar do programa deverá cumprir requisitos como estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem e comprovar situação regular em relação aos tributos federais. Também deverá apresentar, periodicamente, informações relativas à sua operação no Brasil com relação a parâmetros criados pelo programa, como expansão, modernização e otimização das atividades e da frota operante no país e valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada, entre outros.

O programa será monitorado e avaliado pelo Ministério da Infraestrutura, que deverá estabelecer os critérios a serem observados. Caberá ao ministro conceder à empresa interessada a habilitação no BR do Mar.

A empresa que perder a habilitação por descumprimento dos requisitos exigidos não terá direito a obter nova habilitação pelo prazo de dois anos.

Fretamento

O fretamento de navios estrangeiros poderá ser feito para ampliação da capacidade de transporte, substituição de embarcação semelhante em construção no Brasil, substituição de embarcação semelhante em construção no exterior, em substituição a embarcação em reparo. Nos dois últimos casos, o fretamento poderá ser feito por seis meses, prorrogáveis por até 36 meses.

Também poderá ser feito para atender exclusivamente contratos de transporte de longo prazo e para prestação de operações especiais de cabotagem pelo prazo de 36 meses, prorrogável por até 12 meses. Operações especiais são, segundo o projeto, aquelas dedicadas ao transporte em tipo, rota e mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

Caberá ao Executivo estabelecer a quantidade máxima de embarcações fretadas.

O texto estabelece ainda que as embarcações fretadas deverão atender os requisitos estabelecidos nos tratados e nos códigos internacionais em vigor no Brasil e nas Normas da Autoridade Marítima.

Tripulação

Os navios fretados deverão manter tripulação brasileira equivalente a dois terços do total de trabalhadores em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade. O comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas deverão ser brasileiros.

Se não houver tripulantes brasileiros suficientes para atingir o mínimo exigido, a empresa habilitada poderá pedir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira por até 90 dias ou por uma viagem, se a duração for maior que esse prazo.

Dos tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar, não será exigido visto temporário, bastando a apresentação da carteira internacional de marítimo.

Direitos trabalhistas

As embarcações estrangeiras devem usar a bandeira do país de origem. A bandeira do país vincula algumas obrigações legais, desde comerciais, fiscais e tributárias até trabalhistas e ambientais.

Em qualquer situação de afretamento prevista no projeto, os contratos de trabalho dos tripulantes de embarcação estrangeira afretada seguirão as normas do país à qual pertence a bandeira usada pelo navio.

As empresas operadoras deverão seguir ainda regras internacionais, como as estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e também a Constituição federal, que garante direitos como 13º salário, adicional de um terço de férias, FGTS e licença-maternidade.

Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)

Fonte: Agência Senado

Data : 29/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

VEJA OS PRINCIPAIS PONTOS DA MP QUE MELHORA O AMBIENTE DE NEGÓCIOS EDITADA PELO GOVERNO

Medida traz ações para reduzir a burocracia na abertura de empresas, regras para conselhos de administração de companhias de capital aberto e mudanças no comércio exterior

Por Lorena Rodrigues e Emily Behnke, O Estado de S.Paulo

Veja os principais pontos da MP que melhora o ambiente de negócios editada pelo governo. Com MP para facilitar negócios, governo espera subir 20 posições em ranking do Banco Mundial. O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta segunda-feira, 29, uma medida provisória que promete melhorar o ambiente de negócios no Brasil e elevar em 20 posições a colocação do Brasil no ranking Doing Business, do Banco Mundial, que avalia a facilidade de fazer negócios em 191 países. Atualmente, o Brasil ocupa a 124ª posição.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/0/1617038886400.jpg>

Jair Bolsonaro, presidente da República, e Paulo Guedes, ministro da Economia Foto: Evaristo Sá/ AFP

A medida traz ações para reduzir a burocracia na abertura de empresas, regras para conselhos de administração de companhias de capital aberto e mudanças no comércio exterior. O texto da MP ainda não foi divulgado. As principais mudanças previstas na MP, de acordo com o Ministério da Economia, são:

Eliminação de burocracias:

- Unificação no CNPJ das inscrições fiscais federal, estadual e municipal.

Até agora, o empresário precisava se cadastrar em três órgãos tributários diferentes. Com a MP, o cadastro será centralizado em um único CNPJ. Cidades que adotarem esse balcão único poderão reduzir os procedimentos de abertura de empresas de 10 para três e abrir empresa em um dia.

- Eliminação de análises de endereço de empresa

Segundo o governo, essa exigência só existe no Brasil. Para abrir uma empresa, era necessário uma análise de viabilidade sobre o endereço informado – pesquisa prévia que incluía, às vezes, visita de fiscais ao local de funcionamento da empresa. Com a MP, o empresário poderá fazer uma consulta prévia na internet.

- Checagem prévia de nome empresarial pela internet

Até agora, isso era feito no momento da abertura da empresa, o que levava mais tempo. Além de checar previamente a disponibilidade do nome empresarial pela internet, o empresário poderá usar o CNPJ para registrar o nome da empresa.



- Utilização da classificação nacional de risco em Estados que não têm classificação própria, o que determinará alvarás automáticos para empresas de médio risco.
- Permissão para que a Aneel delimite prazos máximos para obtenção de energia elétrica. A expectativa é que o prazo passe para 45 a 60 dias - hoje, para empresas de médio porte, é de 123 dias no Rio de Janeiro e 132 dias em São Paulo. Além disso, a MP estabelece prazo máximo de cinco dias para autorização de conexão de eletricidade em via pública (menos complexo) e estabelece a aprovação tácita – caso a autoridade não se manifeste. Atualmente não há prazo.

Conselhos e assembleias gerais

- Ampliação de competências e prazos de assembleias gerais

Assembleia-Geral poderá deliberar sobre alienações e contribuições significativas e sobre celebração de transações com partes relacionadas segundo critérios de relevância da CVM. Prática é recomendada pelo Banco Mundial. Além disso, o prazo de antecedência da primeira convocação da Assembleia-Geral passa de 15 para 30 dias e a CVM pode adiar a data por até 30 dias se documentos relevantes não forem divulgados aos acionistas.

- Determinação de participação de conselheiro independente no conselho de administração de empresas abertas
- Proibição de acumulação de cargo em companhias abertas de grande porte. A prática é comum no Brasil, inclusive em empresas estatais

Comércio Exterior

- Vedação de exigência de licenciamento de importação em razão de características das mercadorias quando não há ato normativo com a previsão. De acordo com o governo, o Brasil exige duas a três vezes mais licenças de importação que outros países e não há critérios claros para disciplinar a criação das licenças. Além disso, está prevista a publicação de um decreto revogando medidas que tornam o comércio exterior mais moroso.
- Criação de um novo sistema de comércio internacional, em substituição do Siscoserv, com dados compartilhados por diversos órgãos públicos.
- Fortalecimento do portal único de comércio exterior, com a digitalização de preenchimento de formulários e o objetivo de que 50% das importações sejam feitas pelo portal até o fim do ano.
- Fim da exigência de que importações e exportações de estatais ou bens com favorecimento tributário sejam feitos por navios com bandeira brasileira. Segundo a Economia, esses navios “não existem” e os comerciantes têm que enfrentar uma “extensa burocracia” para conseguir autorização para o transporte.
- Acaba com licenças prévias de importação relacionadas a investigações de origem não-preferencial. A punição nesses casos passa a ser após a conclusão da investigação.

Judicialização e segurança jurídica

- Permissão para que conselhos profissionais realizem medidas administrativas de cobrança, como a inclusão em cadastros de inadimplentes, evitando que a dívida cresça e venha a ser judicializada. A medida é uma tentativa de reduzir os processos em tramitação na Justiça.
- Autoriza a criação do Sistema Integrado de Recuperação de Ativos, a ser gerido pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, para facilitar a identificação e a localização de bens e devedores e reduzir prazo de cobranças de dívidas.

- Retirada de barreira que prevê que tradutores só podem trabalhar nos Estados em que são registrados, permitindo que tradutores e intérpretes atuem em todo país

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 29/03/2021

RELATOR DO ORÇAMENTO É COBRADO A CORTAR VOLUME RECORDE DE EMENDAS PARLAMENTARES

Senador Márcio Bittar está sendo cobrado a corrigir ainda nesta segunda-feira o excesso de emendas que incluiu no projeto aprovado na semana passada

Por *Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Sob críticas, o relator do Orçamento no Senado, Márcio Bittar (MDB-AC), está sendo cobrado a corrigir ainda nesta segunda-feira, 29, o excesso de emendas que incluiu no projeto aprovado na semana passada. Segundo apurou o Estadão, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), é um dos mais irritados com a decisão de Bittar de ampliar o espaço de emendas de relator, além do que havia sido acordado com o Ministério da Economia e as lideranças da Casa.

Como relator do Orçamento, Bittar pode cancelar as emendas e é esse movimento que está sendo esperado desde sexta-feira. O entendimento é que o senador criou o problema e, agora, terá que corrigi-lo rapidamente. O clima azedou com o senador porque a repercussão da aprovação do Orçamento foi muito negativa e o caso vai parar no Tribunal de Contas da União (TCU).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/0/1616551324904.jpg>

O senador Márcio Bittar (MDB-AC). Foto: Dida Sampaio/Estadão

Lideranças cobram o ajuste do Orçamento antes que o TCU se pronuncie sobre a maquiagem, que aumentou a incerteza sobre as contas públicas em 2021. Como mostrou o Estadão/Broadcast, um grupo de parlamentares vai apresentar um requerimento na Corte de Contas sobre a legalidade do orçamento que sofreu cortes de despesas obrigatórias, como Previdência e seguro-desemprego, sem base nas

previsões.

Bittar cortou R\$ 26,5 bilhões em gastos obrigatórios para ampliar o espaço para as emendas e foi além do acertado. A avaliação é de que o problema não é o volume de emendas parlamentares acertadas com o Ministério da Economia. O que está "pesando" são as emendas incluídas "por fora" pelo relator, além do acertado. Ao todo, são R\$ 48,8 bilhões em emendas, volume recorde.

Nos bastidores, lideranças da Câmara deixaram claro hoje: ou o relator cumpre o acordo que fez cancelando as emendas ou o governo terá que vetá-las. Uma dessas lideranças, que participa das negociações, disse ao Estadão que não tem como o Orçamento ficar do jeito que está e comparou a quebra do acordo pelo relator à entrega de um "cheque de confiança em branco, preenchido com o dobro do valor acertado". A orientação é não ficar nenhum centavo a mais do que o combinado.

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 29/03/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINISTRO DA DEFESA, FERNANDO AZEVEDO E SILVA, PEDE DEMISSÃO

Por *Matheus Schuch e Daniel Rittner, Valor — Brasília*

O ministro da Defesa, general Fernando Azevedo e Silva, anunciou nesta tarde que vai deixar o cargo. Em nota, agradeceu ao presidente Jair Bolsonaro e afirmou ter preservado as Forças Armadas como instituições de Estado no período em que esteve à frente da pasta. O texto não justificou o motivo de sua saída.

Azevedo e Silva comandava a Defesa desde o início do governo. Confira, abaixo, a íntegra da nota:

"Agradeço ao Presidente da República, a quem dediquei total lealdade ao longo desses mais de dois anos, a oportunidade de ter servido ao País, como Ministro de Estado da Defesa. Nesse período, preservei as Forças Armadas como instituições de Estado. O meu reconhecimento e gratidão aos Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, e suas respectivas forças, que nunca mediram esforços para atender às necessidades e emergências da população brasileira. Saio na certeza da missão cumprida".

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data : 29/03/2021

SKODA, DA VOLKS, QUER SE EXPANDIR EM MERCADOS EMERGENTES

Unidade planeja investir na Índia ou no Sudeste Asiático, onde a maior montadora da Europa está em vantagem em relação aos rivais asiáticos

Por *Bloomberg*

A Skoda, unidade da Volkswagen, quer liderar uma nova investida em alguns mercados emergentes onde a maior montadora da Europa até agora está em vantagem em relação aos rivais asiáticos.

A marca popular mais lucrativa da Volks planeja investir na Índia ou no Sudeste Asiático, e prepara a transição de sua linha para carros elétricos, disse o diretor-presidente da Skoda, Thomas Schaefer, em entrevista por telefone. A Skoda reestruturou as operações na Índia após cancelar planos de cooperação com a Tata Motors e está perto da decisão sobre uma fábrica no Sudeste Asiático.

"Vemos um enorme potencial de crescimento em mercados emergentes", disse Schaefer, que assumiu como CEO em agosto. "Temos conversas muito boas em países como o Vietnã."

A Volks tem um histórico complicado de suas investidas em mercados emergentes além da China e do Brasil. Projetos anteriores de fabricação de carros mais baratos ou parcerias com concorrentes não foram bem-sucedidos. Uma colaboração com a Tata Motors, dona da Jaguar Land Rover, fracassou em 2017, pois não conseguiu alcançar as economias de custo planejadas. O sucesso no sudeste da Ásia, Rússia ou Norte da África poderia ajudar a Skoda a obter receitas com a tecnologia de motores de combustão por mais tempo, ajudando a financiar a transição para carros elétricos na Europa, seu principal mercado.

A decisão sobre uma fábrica no Sudeste Asiático pode ser tomada este ano. As negociações enfrentaram atrasos devido às restrições de viagens provocadas pela pandemia de Covid-19. Fabricantes japoneses e sul-coreanos dominam a região.

Os carros da Skoda são mais baratos do que a marca homônima da Volkswagen e compartilham tecnologia-chave. Enquanto as marcas Audi e Porsche da Volks competem com empresas como

Mercedes-Benz ou Tesla, a unidade tcheca disputa clientes com montadoras francesas e com a Hyundai Motor.

A Skoda renovou sua linha na Índia com novos sedãs e o SUV Kushaq, depois de vender pouco mais de 10 mil carros no ano passado no mercado dominado pela Maruti Suzuki e Hyundai.



[https://s2.glbimg.com/0P8anJnr4B6yq0he1kMD8zYA7XY=/0x0:960x626/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/U/G/6qfKytTAAwjPPuOxAo6q/010mai014.jpg](https://s2.glbimg.com/0P8anJnr4B6yq0he1kMD8zYA7XY=/0x0:960x626/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/U/G/6qfKytTAAwjPPuOxAo6q/010mai014.jpg)

Carros das marcas VW e Skoda no porto de Koper, na Eslovênia — Foto: Chris Ratcliffe/Bloomberg

“Agora temos a estratégia certa, a equipe certa e os produtos certos para crescer na Índia”, disse Schaefer. A fábrica em Pune tem potencial para atingir capacidade de produção de 250 mil carros, disse. A unidade também fabrica carros da marca Volks.

Na Europa, sua principal região de vendas, a Skoda lança o SUV Enyaq IV este ano, o primeiro veículo totalmente elétrico da marca com base na plataforma de mercado de massa da Volks para carros movidos a bateria. Em breve, a empresa lançará uma versão coupé e tem planos para um veículo elétrico de menor porte até 2025. Na segunda parte da década, está previsto o lançamento de um carro elétrico de tamanho médio equivalente ao modelo Octavia.

“Há mais a ser feito para melhorar a eficiência de custos”, disse Schaefer. A Skoda espera quase dobrar a lucratividade para níveis pré-pandemia de cerca de 8% de retorno sobre as vendas “no médio prazo”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 29/03/2021

PARA BRASIL, BLOQUEIO NO CANAL DE SUEZ TEM MAIOR IMPACTO SOBRE REFRIGERADO

Impasse afeta rota até Oriente Médio e reduz capacidade de importação da Ásia
Por Taís Hirata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/96NBX38-ezqIQXfyn-hNKj0ztlw=/0x0:757x815/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/A/n/0mqf44Q5qOM8h6ugHACg/29emp-100-canal-b3-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/96NBX38-ezqIQXfyn-hNKj0ztlw=/0x0:757x815/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/A/n/0mqf44Q5qOM8h6ugHACg/29emp-100-canal-b3-img01.jpg)

Para Luigi Ferrini, chefe da Hapag-Lloyd no Brasil, há temor de efeito cascata — Foto: Silvia Zamboni/Valor

O bloqueio do Canal de Suez deverá impactar o Brasil, mas a dimensão dos efeitos vai depender de quanto tempo as autoridades levarão para solucionar o problema. Até o início da noite de ontem, ainda não havia uma previsão concreta de quando o navio “Ever Given”, que está encalhado desde a última terça-feira, seria removido.

Os prejuízos diretos deverão ser bem menores do que na Europa, mas ainda relevantes. Ao menos 9% de toda a carga brasileira de contêineres passa pelo canal, segundo levantamento da consultoria Datamar. Isso representa, por dia, um volume médio de mais de 1.400 TEUs (medida usada para contêineres, equivalente a 20 pés). O dado considerou todas as importações e exportações em 12 meses, entre março de 2020 e fevereiro de 2021.



O impacto se mostra mais preocupante no segmento de contêineres refrigerados - que transportam carnes, frutas, produtos farmacêuticos, entre outros. Nessa categoria, 21% da carga brasileira passa por Suez, com foco grande na exportação.

Para o Brasil, a principal rota afetada são as viagens até o Oriente Médio e Extremo Oriente (Mid and Far East), explica Andrew Lorimer, presidente da Datamar. Um segmento bastante prejudicado, portanto, serão as exportações de carnes para os países do Oriente Médio

O trajeto Xangai-Santos, principal rota do comércio brasileiro, que movimentava quatro navios de contêineres por semana, não sofrerá diretamente com o bloqueio. No entanto, isso não quer dizer que as importações vindas da Ásia não serão afetadas, explica Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping.

Como a demanda por importações no Brasil está muito alta, e os navios vindos da China estão cheios, muitas empresas vinham utilizando também a rota europeia para trazer insumos. Nesse trajeto, as embarcações vindas da Ásia fazem o transbordo nos portos da Europa e do Mediterrâneo, e então seguem para o Brasil. Caso essa alternativa continue bloqueada, a capacidade de importação voltará a diminuir, o que deverá novamente pressionar os fretes e criar dificuldades para a reposição dos estoques no país.

Além disso, há uma série de possíveis impactos indiretos, que podem afetar não só o Brasil como todo o mundo. Hoje, a principal preocupação no setor é que o bloqueio se prolongue e provoque uma escassez generalizada de navios e equipamentos no mercado global, além de uma disparada nos fretes marítimos

“O problema é quanto tempo vai durar isso, porque pode haver um ‘efeito cascata’ de falta de navios e de contêineres a nível mundial”, afirma Luigi Ferrini, que comanda a Hapag Lloyd no Brasil. Para o executivo, caso o imbróglio complete duas semanas, o comércio global já pode chegar a uma situação crítica.

“Esse bloqueio ocorre em um momento no qual os fretes já estão astronômicos e que a falta de contêineres já vinha sendo um problema no mercado global, devido à pandemia. Antes disso, já não havia previsão de quando a situação iria se normalizar. Agora, mesmo que o navio seja removido, a expectativa é de uma nova onda de caos”, diz Lorimer.

Ele prevê que, mesmo que a situação se resolva nos próximos dias, vai demorar ao menos um mês para que os impactos sejam absorvidos pelo mercado. Até ontem, havia 453 embarcações em fila, à espera da liberação para atravessar o canal, segundo levantamento da Bloomberg

Outra preocupação é com os preços do combustível, já que grande parte dos navios que passa pelo Canal de Suez transportam cargas de petróleo. Com o bloqueio, portanto, os fretes podem ser duplamente pressionados: além da redução de capacidade, o custo do combustível deverá aumentar.

O Centronave, associação brasileira que reúne as companhias de navegação, afirmou, em nota, que ainda é muito cedo para dimensionar os efeitos na cadeia global de suprimento e do comércio exterior brasileiro. “Trata-se ainda de uma conjectura, sem motivos para alarmismo, uma vez que [o impacto] dependerá principal, mas não unicamente, de quanto tempo a rota pelo Canal permanecerá interrompida, o que hoje não é conhecido”.

A logística global de contêineres vem sofrendo muito desde o início da pandemia - um cenário que as empresas classificam como uma “tempestade perfeita”. As rupturas de oferta e demanda nos países, o fechamento de alguns portos, os atrasos na liberação das cargas, entre outros fatores, levaram à atual situação de falta de navios e equipamentos na cadeia logística global.

O resultado foi a disparada dos fretes em todo o mundo, principalmente das rotas que partem da Ásia. No Brasil, os valores no trajeto Xangai-Santos passaram a subir a partir de outubro de 2020 e, em janeiro, chegaram a um recorde de US\$ 10.000 por TEU.

No último mês, a situação vinha melhorando. Na primeira semana de março, os valores caíram pela primeira vez desde o fim do ano passado e, hoje, estão em um patamar ainda alto, mas mais plausível de aproximadamente US\$ 6.000 por TEU, segundo Barreto. Diante do novo imbróglio, porém, a tendência é que os preços, que vinham em queda em todo o mundo, voltem a subir.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/03/2021

TRF RETOMA DISCUSSÃO SOBRE ÁGIO DA GERDAU EM SESSÃO VIRTUAL

Transferido para a sessão virtual, caso deve ser encerrado com os votos de dois magistrados

Por Adriana Aguiar, Valor — São Paulo

O Tribunal Regional Federal (TRF) da 4ª Região, com sede em Porto Alegre, retoma hoje a discussão sobre a autuação fiscal sofrida pela Gerdau Aços Especiais no valor de R\$ 367 milhões, que trata de ágio interno. O julgamento pode ser finalizado em sessão virtual que acontece entre hoje e dia 8.

O tema desperta a atenção dos advogados tributaristas porque, além de ser emblemático, pode ser o primeiro resultado favorável no TRF da 4ª Região sobre ágio interno — dentro do mesmo grupo econômico.

O ágio consiste em um valor pago, em geral, pela rentabilidade futura de uma empresa adquirida ou incorporada. Pode ser registrado como despesa no balanço e amortizado para reduzir o Imposto de Renda e CSLL a pagar. Contudo, a Receita Federal autua o contribuinte quando interpreta que uma operação entre empresas foi realizada apenas para reduzir tributos.

No caso da Gerdau, os desembargadores analisam ágio supostamente gerado a partir de reorganização societária realizada pelo grupo, entre 2004 e 2005.

O caso foi levado para a turma estendida, após a companhia ter dois votos favoráveis à anulação da autuação e um contra na 2ª Turma do TRF, em julgamento finalizado em novembro. Como não foi unânime, mais dois juízes deverão votar.

No dia 4 de março, começou o julgamento na turma estendida. Após sustentação oral dos advogados, os desembargadores que já votaram, mantiveram seus votos. O relator, juiz federal convocado Alexandre Rossato da Silva Ávila e a desembargadora Maria de Fátima Freitas Labarrère a favor da anulação do auto de infração sofrido pela empresa. E o desembargador Rômulo Pizzolatti a favor na manutenção.

Contudo, em seguida, a juíza federal Tani Maria Wuster pediu vista do caso. O juiz federal Eduardo Vandré de Oliveira Garcia, que também deverá votar, resolveu aguardar o retorno do pedido de vista para votar. O caso então, foi transferido para a sessão virtual.

Contexto

A Gerdau fez a amortização do chamado ágio interno, no período de setembro de 2005 a junho de 2010, depois de aporte de capital social ocorrido em uma sequência de operações de reorganização societária, iniciada em 2004.

A Gerdau Aços Especiais levou o embate à Justiça após perder na Câmara Superior do Carf, em 2016, por voto de qualidade — desempate pelo representante da Fazenda. Em 2018, obteve sentença favorável na 16ª Vara Federal de Porto Alegre. O julgamento no TRF foi iniciado em setembro na 2ª Turma (processo nº 5058075-42.2017.4.04.7100).

Além da Gerdau Aços Especiais, a Gerdau Aços Longos e a Gerdau Açominas foram autuadas pela mesma operação. Pelo menos quatro cobranças foram mantidas pela Câmara Superior em 2016. A Gerdau Aços Longos já teve sentença favorável na 11ª Vara Federal de Execução Fiscal do Rio de Janeiro para anular dois autos de infração (processo nº 0143649- 58.2017.4.02.5101).

O valor das autuações chega a R\$ 5 bilhões, segundo o Formulário de Referência da Gerdau de 2017. Parte das decisões obtidas no Carf nesses processos chegaram a ser incluídos na Operação Zelotes e estão sendo investigados para apurar supostos atos ilícitos. Para a empresa, foram operações regulares, que geraram ágio em razão de cisão da Gerdau Açominas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/03/2021

STF DERRUBA COBRANÇA DE ICMS SOBRE EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO

Somando as operações da Shell, BG Group, Petrogal, Chevron e Petrobras, impacto de decisão contrária passaria do bilhão de reais

Por Bárbara Pombo — De São Paulo

O Supremo Tribunal Federal (STF) barrou a tentativa isolada do Estado do Rio de Janeiro de exigir ICMS sobre a extração de petróleo. Os ministros derrubaram duas leis estaduais, uma editada em 2003 que sequer surtiu efeitos, e outra publicada em 2015, que previa a exigência de 18% do imposto estadual sobre o preço do barril do petróleo.

A decisão, tomada na sexta-feira, no Plenário Virtual, passa a valer a partir da publicação da ata de julgamento, o que deve ocorrer ainda em março. Isso significa que o Estado fluminense não precisa devolver o imposto arrecadado desde março de 2016, quando a Lei nº 7.183/2015 passou a valer. O ministro Dias Toffoli, relator da ADI 5481, porém, resguardou os contribuintes que já entraram com ação judicial contra a cobrança.

De acordo com advogados, todas as empresas que exploram petróleo no Rio de Janeiro impugnaram a exigência no Judiciário. Liminares foram concedidas e o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) foi favorável aos contribuintes. “A vitória é total porque nenhuma empresa recolheu os valores”, diz Donovan Mazza Lessa, sócio do escritório Maneira Advogados.

Apenas para a Shell, BG Group, Petrogal e Chevron a discussão teria um impacto de R\$ 600 milhões, de acordo com a Associação Brasileira de Empresas de Exploração e Produção de Petróleo e Gás (ABEP), que ajuizou a ADI 5481. De acordo com informações prestadas no processo, se fossem incluídas as operações da Petrobras — responsável por 90% da produção de petróleo no Rio — a cifra passaria do bilhão de reais.

O ministro Dias Toffoli, relator da ação, justificou a proposta de modulação dos efeitos da declaração de inconstitucionalidade das leis pela situação crítica nas finanças do Estado do Rio de Janeiro. Uma das justificativas para a edição das normas foi “acudir à preservação da economia e das finanças fluminenses”, de acordo com a Assembleia Legislativa do Rio.

“Ponderando os interesses em conflito e prestigiando a segurança jurídica bem como o interesse social, julgo que a ausência de modulação dos efeitos da decisão resultará em mais efeitos negativos nas já combalidas economia e finanças do Estado do Rio de Janeiro, os quais devem, a meu ver, ser evitados”, afirma Toffoli em seu voto. A modulação foi garantida por maioria de votos.

Muito embora o STF tenha legitimidade para avaliar aspectos econômicos e de interesse público para ajustar os efeitos de suas decisões, advogados avaliam negativamente modulações como a feita no caso. “O Supremo acaba premiando legislações inconstitucionais, além de desconsiderar a isonomia porque a crise atinge os Estados e os contribuintes”, afirma o advogado Tiago Conde, sócio do Sacha Calmon Misabel Derzi Consultores e Advogados, escritório que também atuou no caso.

Ao analisar o litígio, o ministro Dias Toffoli reiterou que o ICMS só pode ser exigido quando há transferência de titularidade e efetiva circulação da mercadoria, o que não ocorre entre a extração do petróleo da subsolo e o envio do óleo para as plataformas. Além disso, citou o artigo 26 da Lei do Petróleo (nº 9.478/1997) para ressaltar que quando a União concede as jazidas para exploração por particulares existe uma aquisição originária do petróleo, e não uma espécie de compra e venda.

“Como o primeiro senhor do petróleo extraído é o próprio concessionário ou contratado, nos termos das Leis nº 9.478/97 e 12.351/10, o óleo (petróleo extraído) não muda de titular ao ser incorporado ao patrimônio desse. Se não há transferência de titularidade do petróleo extraído, não há que se falar em circulação de mercadoria, outro pressuposto necessário para a incidência válida do imposto”, afirma.

Mesmo que se admitisse a existência de uma negociação na transferência da propriedade do petróleo da União para os particulares, o contribuinte na operação seria a União. Dessa forma, Toffoli defendeu que o ICMS não poderia ser exigido da mesma forma, por causa da regra da imunidade tributária recíproca. A Constituição veda, no artigo 150, inciso IV, que a União e os entes federados exijam tributos uns dos outros.

Tributaristas ainda levantam um argumento formal, de que a Lei Kandir (Lei Complementar nº 87/1996) não prevê a extração de petróleo como fato gerador do ICMS. Logo, uma lei estadual não poderia inovar nesse sentido. “Há sinalização do STF nesse sentido e esse argumento vale para qualquer discussão sobre ICMS”, afirma Leonardo Martins, sócio do Machado Meyer Advogados.

Segundo advogados, a decisão do STF encerra uma disputa de quase vinte anos e que representa a tentativa do Rio de Janeiro de manter a tributação do ICMS no Estado produtor de petróleo, e não nos Estados consumidores, como determina a legislação atual.

Em nota, a Procuradoria-Geral do Estado do Rio de Janeiro informou que considera o tema prioritário e segue mobilizada e com atuação firme perante o Supremo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 29/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TCU APROVA LEILÃO DO TERMINAL DE GRANÉIS DO PORTO DO MUCURIPE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210328-porto-de-mucuripe.jpg>

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o leilão do terminal portuário de granéis do Porto do Mucuripe de Fortaleza. O anúncio foi feito na sexta-feira (26) em publicação no Instagram do ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas.

O próximo passo após a aprovação do Tribunal de Contas da União é a publicação de edital, o que deve ocorrer no início do segundo semestre.

O terminal a ser arrendado possui 6 mil m². Os desembarques de trigo respondem por 70,4% das operações de granéis sólidos do porto da capital cearense.

O investimento será de R\$ 57 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/03/2021

IMPORTAÇÃO EM CONTÊINERES CRESCE 42% NO PORTO DE ITAJAÍ NO BIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210127-bacia-de-evolucao-canal-de-acesso-porto-de-itajai-2.jpg>

Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes bate novo recorde na movimentação em fevereiro

O Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals) registrou crescimento de 42% na movimentação de contêineres cheios de importação no primeiro bimestre de 2021. Entre janeiro e fevereiro desse ano foram movimentados 36.399 TEUs, contra 25.600 TEUs no mesmo período de 2020.

140.141 TEUs foram movimentados no complexo portuário de Itajaí e Navegantes em fevereiro, um novo recorde. O número supera o de novembro de 2020, de 139.451 TEUs.

O Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals) registrou movimentação de 39.920 TEUs e 483.036 toneladas. Os índices indicam queda de 10% em contêineres e 3% na tonelage em relação ao mesmo período do ano passado, em foram movimentados 107.130 TEUs e 1.178.463 toneladas.

A Portonave registrou novo recorde histórico. Com movimentação de 100.221 TEUs, ultrapassou a marca registrada em dezembro de 2020, de 91.972 TEUs.

A movimentação do terminal registrou crescimento de 59% nos contêineres e 62% na tonelage. A Portonave movimentou 100.221 TEUs e 1.066.422 toneladas em 2021 contra 78.470 TEUS e 664.624 toneladas em fevereiro de 2020.

O terminal Teporti registrou cinco escalas, com movimentação de 18.127 toneladas, e o Poly Terminais registrou uma escala com 5.000 toneladas.

A exportação foi responsável por 52% do sentido das cargas. Frango, carnes e madeiras e derivados foram os principais produtos. A importação movimentou principalmente equipamentos mecânicos e eletrônicos, produtos químicos e têxteis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/03/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 048/2021
Página 40 de 40
Data: 29/03/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006