

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 114/2021
Data: 26/07/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CORREIOS QUEREM SER HUB COM CABOTAGEM	4
CONSÓRCIOS VÃO ESTUDAR CONSTRUÇÃO DE NOVA RODOVIA ENTRE PLANALTO E PORTO DE SANTOS	5
TERMINAL DO PORTO DE SANTOS RECEBE PRÊMIO NACIONAL	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ AUTORIZA TRÊS NOVAS EMPRESAS A OPERAREM COMO EBN	7
ANTAQ REALIZA CERIMÔNIA DE POSSE DA DIRETORA FLÁVIA TAKAFASHI	8
ANTAQ ABRE CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE COBRANÇA DE VALORES EXTRA-FRETE DO TRANSPORTE MARÍTIMO E REGULÇÃO PARA COBRANÇA DO USO DO "ESPELHO D 'ÁGUA"	8
VEM AÍ O PRÊMIO ANTAQ 2021	9
PORTAL PORTO GENTE	10
WEBINAR ABORDA ENGENHARIA E GESTÃO NO SANEAMENTO COM BIM.....	10
DIÁRIO DO LITORAL - SP	10
ULTRACARGO PERDE RECURSO PARA MANTER PREÇO EM OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	12
CECAFÉ COBRA DA ANTAQ HARMONIZAÇÃO NA COBRANÇA DE ESTADIA NOS PORTOS	12
ESTUDO MOSTRA QUE COMBATE AO AQUECIMENTO GLOBAL PODE GERAR 8 MILHÕES DE EMPREGOS	12
PROPOSTA APROVA ACORDO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA ASSINADO ENTRE BRASIL E MÉXICO	12
ISTOÉ - DINHEIRO	13
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS ATINGE RECORDE DE 76,3 MI T NO 1º SEMESTRE.....	13
EXPORTAÇÃO DE MILHO DO BRASIL PODE RECUAR MAIS DE 60% EM JULHO APÓS QUEBRA NA SAFRINHA	14
TEREZA CRISTINA: ACABAR COM A FOME EXIGE ‘MAIS COMÉRCIO LIVRE NA AGRICULTURA’	14
JORNAL O GLOBO – RJ	15
PRONAMPE: 68% DOS RECURSOS JÁ FORAM CONCEDIDOS	15
‘REVISÃO DO TETO NÃO PODE SER LICENÇA PARA O GOVERNO GASTAR’, DIZ FABIO GIAMBIAGI	16
SECRETÁRIO DO TESOUREIRO DIZ QUE É POSSÍVEL COMEÇAR A PAGAR NOVO VALOR DO BOLSA FAMÍLIA NO FINAL DESTES ANOS. 17	
IBOVESPA SOBE COM AJUDA DE EMPRESAS LIGADAS A ‘COMMODITIE’ E IMUNE A RUÍDOS DO EXTERIOR; DÓLAR TEM NOVA QUEDA.....	19
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	23
EMPRESAS ABERTAS ESTÃO MAIS PERTO DE INDICADORES ESG	23
DEZ DE 13 SETORES DA INDÚSTRIA JÁ RETOMARAM A ATIVIDADE PRÉ-PANDEMIA.....	24
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,869 BILHÃO NA 4ª SEMANA DE JULHO	26
COLUNA DO BROADCAST AGRO - COPACOL FOCA INVESTIMENTOS EM SUÍNOS E ARMAZENAGEM.....	27
VALOR ECONÔMICO (SP)	28
RODOVIAS FEDERAIS OPERAM LIVRES E CAMINHONEIROS DIVERGEM SOBRE PROTESTOS.....	28
CONCESSÃO ELEVA CUSTO DO FRETE NO ARCO NORTE.....	29
ARGENTINA DECLARA EMERGÊNCIA HÍDRICA NA BACIA DO RIO PARANÁ	31
GALP ENERGIA REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO COM ALTA NOS PREÇOS DO PETRÓLEO.....	31
MAIOR REFINARIA DA ÍNDIA AINDA APOSTA EM COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS	32
AGÊNCIA BRASIL - DF	33
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE ROCHAS ORNAMENTAIS SOBEM 44% NO 1º SEMESTRE.....	33
PORTAL PORTOS E NAVIOS	34
PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA AUMENTO DE 12% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO SEMESTRE	34
LOG-IN CRIA PROGRAMA PARA ESTIMULAR EXCELÊNCIA NAS OPERAÇÕES	34
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS ALCANÇA NOVOS RECORDES	35
DUAS PESSOAS MORREM APÓS ESTRUTURA FLUTUANTE AFUNDAR EM NITERÓI.....	36
BAIXAS DO RIO PARANÁ OBRIGAM NAVIOS ARGENTINOS A REDUZIR AS CARGAS EM 25%	37
GOVERNO HOLANDÊS APOIA PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE EM PLATAFORMA OFFSHORE	37
PROJETO PARA A PRIMEIRA USINA DE HIDROGÊNIO VERDE OFFSHORE NA ALEMANHA GANHA IMPULSO	38
PORTO DE SANTOS LEILOARÁ ÁREAS PARA GRANEL LÍQUIDO COM INVESTIMENTOS DE US\$ 193 MILHÕES	39
OS IMPACTOS DA PANDEMIA NAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO - ARTIGO.....	39



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 114/2021
Página 3 de 43
Data: 26/07/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ARMADORES E USUÁRIOS DIVERGEM SOBRE NATUREZA JURÍDICA DA DEMURRAGE	41
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CORREIOS QUEREM SER HUB COM CABOTAGEM

Empresa iniciou projeto piloto para fazer entregas entre portos

Por: *Matheus Müller* - 25/07/21 - 18:10



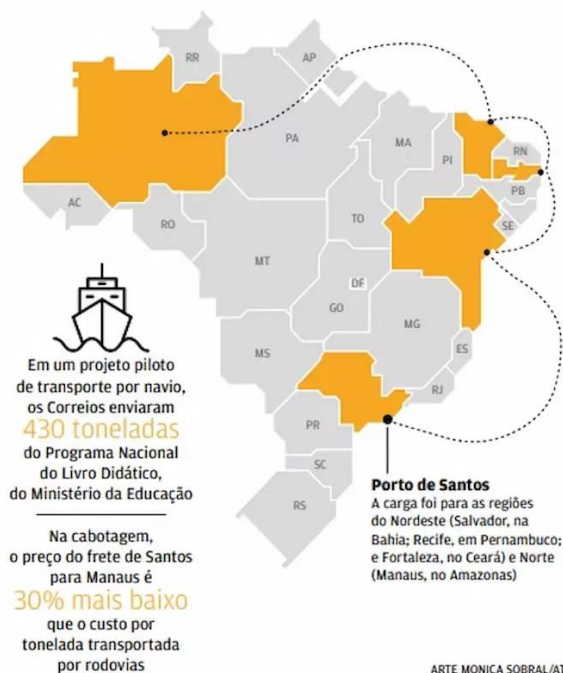
O diretor de Operações dos Correios, Carlos Henrique de Luca Ribeiro, destaca a possibilidade de a empresa incrementar o transporte por mar, mesmo antes do final do projeto piloto, previsto para fevereiro Foto: Alexander Ferraz/AT

Os Correios veem a cabotagem como “um caminho sem volta” para fortalecer sua matriz de transportes. A empresa almeja se tornar um grande hub (concentrador de cargas) da América do Sul. Em junho, começou um projeto piloto de transporte e

enviou ao Norte e ao Nordeste, pelo Porto de Santos, 430 toneladas de material do Programa Nacional do Livro Didático, do Ministério da Educação.

Segundo o diretor de Operações dos Correios, Carlos Henrique de Luca Ribeiro, a entrega de livros servirá de aprendizado quanto à dinâmica, aos custos e à regularidade no envio de cargas. “A cabotagem se mostra melhor e mais economicamente viável para longo curso.”

O TESTE



Confira como será o projeto piloto dos Correios

“Em Salvador (BA) e Recife (PE), a cabotagem e o rodoviário se equivalem no preço do frete (tonelada transportada por quilômetro). Agora, quando você vai para Manaus (AM), é 30% mais barato, e para Fortaleza (CE), de 15% a 20%”, diz. Também há menos riscos de danos à carga e roubos, segundo ele.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirma que o projeto piloto “serve de modelo para outros players e empresas, que hoje veem (a cabotagem) como uma possibilidade, enxergá-la como uma alternativa de transporte (...) que vai tirar uma quantidade enorme de caminhões da estrada.”

O começo

O diretor dos Correios ressalta que a empresa tem dois modais predominantes e consolidados, o rodoviário e o aéreo. Mas, em 2016, os Correios tiveram o primeiro contato com a cabotagem, nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro: enviaram

materiais de futebol, como traves, redes e bolas a Manaus.

“Percebemos que era muito simples (...): a empresa vai à sua unidade, pega a encomenda, leva para o porto de origem, entrega no porto destino e, depois, à unidade de destino”, diz.

A resolver

Ribeiro cita, como dificuldade, que haja poucos armadores para cabotagem. Para ele, com a aprovação da BR do Mar pelo Congresso, a oferta de navios crescerá — serão permitidos os de bandeira estrangeira, o que, afirma, elevará a concorrência e reduzirá custos.

Empresa almeja atuar também por ferrovia

Os Correios também têm voltado olhares para o transporte ferroviário, modal que ainda precisa de investimentos, mas é considerado pela empresa fundamental para o objetivo de se tornar um hub da América do Sul.

O diretor explica que, com todos os modais a disposição, é mais fácil direcionar a carga, com base no tipo de transporte que terá menor custo e prazo.

“Por exemplo, para o Norte ou lá para cima do Nordeste, a cabotagem se mostra viável economicamente. Se eu for para o Centro-Oeste, é interessante pensar no ferroviário, porque o trem vem cheio de grãos do Mato Grosso e volta vazio”, diz.

O mesmo vale para atender o continente. Segundo o diretor, quando os Correios fretam grandes aviões, para 600 toneladas, de 70% a 80% da carga fica no Brasil. A ideia é que o excedente chegue aos vizinhos por terra ou mar, reduzindo custos.

Em prática

Pretensão - O diretor de Operações dos Correios, Carlos Henrique de Luca Ribeiro, destaca a possibilidade de a empresa incrementar o transporte por mar, mesmo antes do final do projeto piloto, previsto para fevereiro.

“Para ficar” - “Esse modal veio para ficar, para compor a matriz de transportes dos Correios. Não posso afirmar, hoje, quanto vou absorver de carga. Ainda estamos estudando qual o raio ideal para trocar de modal (para quais regiões a cabotagem é mais vantajosa)”, afirma Ribeiro.

Menos caminhões. - A cabotagem tende, segundo o diretor dos Correios, a diminuir o número de caminhões nas estradas. “Para se ter ideia da capacidade do navio, você consegue colocar (em uma embarcação) de mil a 1.200 carretas (com baús) de 24 toneladas cada.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2021

CONSÓRCIOS VÃO ESTUDAR CONSTRUÇÃO DE NOVA RODOVIA ENTRE PLANALTO E PORTO DE SANTOS

Ideia é ligar o Rodoanel à Margem Esquerda e à Rodovia Cônego Domênico Rangoni

Por: Fernanda Balbino



à Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Dois consórcios se ofereceram para elaborar os estudos: o Benvenuto Modera Logit e o ViaVerde
Foto: Carlos Nogueira

Em até 120 dias, dois consórcios deverão apresentar estudos de viabilidade para a construção de uma nova rodovia que será a ligação entre o planalto e o Porto de Santos. O plano do Governo do Estado é que o projeto Linha Verde conecte o Rodoanel à Margem Esquerda do complexo portuário e

Além disso, há também a possibilidade de se criar um novo acesso ao litoral paulista, o que pode melhorar o fluxo do sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e permitir viagens mais rápidas. O principal

objetivo do projeto é criar um novo acesso de caminhões à Margem Esquerda, onde estão os terminais portuários localizados em Guarujá e na Área Continental de Santos.

Para estudar a construção da nova via, o Estado abriu uma Manifestação de Interesse Público (MIP) em março. Com isso, dois consórcios se ofereceram para elaborar os estudos: o Benvenuto Modera Logit e o ViaVerde.

Ambos deverão apresentar, até o dia 17 de novembro, análises que comprovem viabilidade técnico, jurídica e econômico-financeira da Linha Verde. A execução do projeto deverá levar dois anos. Antes de iniciar os trabalhos, ainda haverá necessidade de licenciamento ambiental.

Detalhes do projeto

A expectativa do Estado é de que a nova rodovia tenha aproximadamente 40 quilômetros e oito pistas (quatro para descida e quatro para subida). Além disso, haverá uma ferrovia com duas linhas.

A ideia inicial é que a iniciativa privada construa e fique com a concessão do novo acesso por 30 anos, renováveis por igual período. Os prazos, porém, ainda estão em aberto, assim como custos e detalhes da nova rodovia. Tudo isso dependerá do que será apresentado pelos consórcios.

O projeto conceitual prevê que novo trajeto tenha uma infraestrutura futurista, com pontos para abastecimentos de veículos elétricos. O Estado espera que isso permita a sustentabilidade ambiental com a compensação de emissões de gás carbônico decorrentes da operação, automóveis com energia limpa, iluminação com energia solar, sistema de monitoramento inteligente e integração com o Centro de Controle.

Está prevista também toda a estrutura para cargas ao longo do trajeto, como terminal de transbordo para a recepção de mercadorias ferroviárias e pátio de manobras para trens. Outros benefícios como redução no tempo de abastecimento dos caminhões, redução no custo de frete e possibilidade de conexão com ferrovias que abastecem o Estado também são esperados.

“Investir em novas tecnologias é a solução para melhorar a infraestrutura do nosso País e dar mais agilidade ao escoamento da produção nacional sem impactar no meio ambiente e no custo dos transportes”, afirmou o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2021

TERMINAL DO PORTO DE SANTOS RECEBE PRÊMIO NACIONAL

Stolthaven Santos foi reconhecida por segurança e produtividade

Por: Redação



A premiação classificou 22 terminais em todo o Brasil Foto: Divulgação

A operadora portuária Stolthaven Santos, que fica na Alemoa, foi eleita pela Raízen o melhor terminal de armazenagem de grãos líquidos do País. O reconhecimento veio por meio do Prêmio Melhores do Ano – Safra 2021, na categoria Segurança & Produtividade.

A premiação classificou 22 terminais em todo o Brasil. E reconheceu os que demonstraram os mais altos níveis de segurança, processos, produtividade e controles, com indicadores de desempenho específicos para estas áreas.

A Stolthaven Santos é o principal polo de exportação de etanol grau B do Brasil para consumo humano e uso farmacêutico aprovado pela Raízen. Isto se deve aos registros de não contaminação e altos níveis de precisão e qualidade, com perda operacional abaixo de 0,1%.

“A Stolthaven Santos se destaca pela consistência de sua gestão nas áreas de segurança, produtividade e qualidade, sendo uma referência em nossas operações de etanol ao longo dos anos”, afirmou o diretor de Desenvolvimento de Negócios da Raízen, Nilton Gabardo.

Para o gerente geral do terminal, Marcelo Schmitt, o terminal busca a excelência através de investimentos em automação, digitalização e capacitação constante de sua força de trabalho engajada e inovadora.

“Este prêmio reconhece os esforços de todos os nossos colaboradores em adotar os mais altos padrões de segurança e cuidado ao manusear os produtos de nossos clientes. Durante a pandemia, a equipe demonstrou resiliência e comprometimento que agora foram reconhecidos por um de nossos clientes mais importantes”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AUTORIZA TRÊS NOVAS EMPRESAS A OPERAREM COMO EBN

As três empresas irão operar na navegação de apoio marítimo



A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – ANTAQ expediu hoje (26) a outorga de autorização para três novas empresas operarem como Empresa Brasileira de Navegação – EBN. São elas:

- PEROA SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA, para operar na prestação de serviços de transporte na navegação de Apoio Marítimo, utilizando exclusivamente embarcações com

potência de até 2.000 HP. (Acórdão nº 415-ANTAQ);

- JCS VALENTE, sediada em São Gonçalo (RJ), para operar na prestação de serviços de transporte na navegação de Apoio Portuário, exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 HP. (Acórdão nº 424-ANTAQ); e

- MARGEO SERVIÇOS E FRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES E EQUIP. LTDA., com sede no Rio de Janeiro (RJ), para operar, por prazo indeterminado, na prestação de serviços da navegação de Apoio Marítimo, utilizando exclusivamente embarcações com até 2.000 HP de potência. (Acórdão nº 413-ANTAQ)

As outorgas, de 23 de julho, foram publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União – DOU desta segunda-feira (26).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviarios

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 26/07/2021

ANTAQ REALIZA CERIMÔNIA DE POSSE DA DIRETORA FLÁVIA TAKAFASHI

Mandato vai até 18 de fevereiro de 2026



A ANTAQ realizou, nesta segunda-feira (26), em Brasília, a cerimônia de posse da nova diretora da Agência, Flávia Takafashi. Servidora pública federal da carreira de especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da ANTAQ, com experiência de mais de dez anos atuando com matérias afetas ao setor portuário brasileiro, ela é a primeira mulher a ser indicada pela Presidência da República a ocupar o cargo na Diretoria da autarquia. O mandato de Flávia Takafashi se encerra em 18 de fevereiro de 2026.

Flávia Takafashi foi diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, além de ter ocupado diversos cargos na ANTAQ. É mestre em Direito das Relações Internacionais e da Integração da América Latina pela Universidad de la Empresa / Montevideu-Uruguai, pós-graduada em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy, pós-graduada em Logística Internacional pela Abracomex (Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior), possui MBA em Regulação de Serviços Públicos pela Fundação Getúlio Vargas – FGV e é bacharel em Direito.

A solenidade contou com a presença dos diretores da Agência, Eduardo Nery (geral) e Adalberto Tokarski, além do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Em breve, mais informações.

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: 26/07/2021

ANTAQ ABRE CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE COBRANÇA DE VALORES EXTRA-FRETE DO TRANSPORTE MARÍTIMO E REGULAÇÃO PARA COBRANÇA DO USO DO "ESPELHO D'ÁGUA"

As contribuições para as duas consultas/audiências públicas poderão ser dirigidas à Agência até às 23h59 de 08/09/2021

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ abriu hoje (26) as consultas públicas nº 16/2021 e nº 17/2021, visando ao aprimoramento do Tema 2.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Aprimorar a transparência na cobrança dos valores extra-frete e sobretaxas do transporte marítimo, e do Tema 3.6 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Análise e diagnóstico da necessidade de regulação acerca da cobrança, pela Autoridade Portuária, para o uso do "Espelho d'água" localizado nas áreas dos portos organizados.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto das audiências públicas nº 16/2021 e nº 17/2021 estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

As contribuições para as duas consultas/audiências públicas poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 de 08/09/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.



Será permitido, exclusivamente através dos e-mails anexo_audiencia162021@antaq.gov.br e anexo_audiencia172021@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico

Audiências Públicas

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre os atos normativos objeto das consultas públicas nº 16/2021 e nº 17/2021, serão realizadas audiências públicas, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 26/07/2021

VEM AÍ O PRÊMIO ANTAQ 2021

Inscrições para categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos estarão abertas a partir do dia 28 de julho

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ lança o Prêmio ANTAQ 2021. O Prêmio ANTAQ 2021 tem por finalidade reconhecer as iniciativas que se destaquem por sua contribuição na melhoria da prestação de serviços de transporte aquaviários à sociedade, fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica e disseminar as boas práticas na operação e gestão no setor.

Duas categorias já estão definidas: Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos. As inscrições estarão abertas a partir do dia 28 de julho.

Na categoria Iniciativas Inovadoras, serão premiadas as empresas atuantes no setor de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas geradoras de melhorias operacionais, ambientais ou de gestão, contribuindo para o aprimoramento do atendimento das demandas da sociedade e para o aumento da eficiência e sustentabilidade na prestação de serviços e que possam servir de referência para que outros empreendimentos possam adotá-las.

Poderão concorrer ao Prêmio ANTAQ 2021 na categoria Iniciativas Inovadoras, trabalhos individuais ou em grupo, que tenham sido implementados: em Portos Organizados: terminais privados (Estação de Transbordo de Carga-ETC, Instalação Portuária de Turismo-IPTur, Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte-IP4 e Terminal de Uso Privado-TUP); instalações de apoio de transporte aquaviário (Registros); Empresas Brasileiras de Navegação –EBNs; e pessoas, entidades ou empresas cujas iniciativas trouxeram benefícios significativos ao setor aquaviário. Cada participante poderá concorrer com mais de uma Iniciativa Inovadora.

Para a categoria Artigo Técnico-científico, serão premiados trabalhos nas áreas de Direito, Economia, Regulação, Meio Ambiente, Gestão, Ciências Sociais, Geografia, Políticas Públicas e Infraestrutura e Logística que apresentem relevância técnico-científica e institucional em conformidade com as áreas de atuação de competência da ANTAQ. Poderá concorrer nesta categoria qualquer cidadão brasileiro, maior de 18 anos, à exceção dos membros da Comissão Julgadora.

Regulamento e inscrições

O regulamento e as instruções para as inscrições serão disponibilizados a partir do dia 28 de julho de 2021, no portal da Agência (www.gov.br/antaq).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 26/07/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

WEBINAR ABORDA ENGENHARIA E GESTÃO NO SANEAMENTO COM BIM

Assessoria de Comunicação

A Allevant Educação promove na segunda-feira (26/7), às 16h, o webinar “Engenharia e Gestão no Saneamento utilizando ferramentas BIM”, reunindo grandes nomes da área em 2 horas de muita troca de experiência. Para participar, clique aqui e inscreva-se.



EVENTO ONLINE
26 de julho
16h às 18h

WEBINAR: ENGENHARIA E GESTÃO NO SANEAMENTO UTILIZANDO FERRAMENTAS BIM

A necessidade de capacitação, o novo marco regulatório, a utilização de BIM no saneamento, cases de sucesso e muito mais.

Allevant^{EDU} | SE ESP SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DE SÃO PAULO | FNE FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ENGENHEIROS

Webinar Allevant Insta

Durante o encontro, será apresentado um panorama geral da educação em engenharia no Brasil, a necessidade de capacitação na área de saneamento, o novo marco regulatório, a utilização de BIM em sistemas de saneamento, cases de sucesso e muito mais.

Palestrantes:

João Sergio Cordeiro, diretor de Educação - Grupo Allevant
Sérgio Motta, diretor de Engenharia - Grupo Allevant
Wagner de Carvalho, senior Project Manager – AEGEA
Eduardo Berretini, diretor de O&M - GS Inima

Assuntos que estarão em debate:

Panorama geral da educação em engenharia no Brasil.

A experiência da Allevant Engenharia na modelagem hidráulica de sistemas de saneamento urbanos.

A urgência pela universalização do saneamento.

As dificuldades e oportunidades para o uso do BIM no Brasil.

O novo marco regulatório e as demandas crescentes por soluções inovadoras.

A exigência de capacitação profissional ainda não fornecida pelos tradicionais cursos de graduação.

A experiência da AEGEA na utilização do BIM.

O curso de "Engenharia e Gestão no Saneamento utilizando Ferramentas BIM" no contexto de mudanças legais e mercadológicas da área.

Discussão e troca de experiências sobre o tema entre os palestrantes.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 26/07/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

ULTRACARGO PERDE RECURSO PARA MANTER PREÇO EM OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

O contrato provisório refere-se à renovação de utilização dos dutos de passagem para movimentação de graneis líquidos

Por Carlos Ratton21h20



A Ultracargo é a maior empresa independente de armazenagem e movimentação de graneis líquidos do Brasil

Foto: Divulgação

O juiz substituto Cristiano do Carmo Harasymowicz de Almeida Taguatinga, da 1ª Vara Federal de Santos, negou o recurso da Ultracargo Logística S/A contra a Autoridade Portuária de Santos, e a empresa perdeu, em primeira instância, o direito de manter preço de concessão do terminal em contrato provisório no Porto de Santos. A Ultracargo mantém outro contrato, que garante sua continuidade

operacional.

A Ultracargo é a maior empresa independente de armazenagem e movimentação de graneis líquidos do Brasil, notadamente químicos, petroquímicos, combustíveis, biocombustíveis e óleo vegetal, com trajetória de mais de 55 anos no mercado brasileiro e investimentos, previstos para este ano, de R\$ 365 milhões, além de gerar mais de 800 empregos diretos e 1.500 indiretos.

O contrato provisório refere-se à renovação de utilização dos dutos de passagem para movimentação de graneis líquidos entre o seu terminal de armazenagem e os berços de atracação dois, três e quatro do Píer da Alemoa, instituídos em 1973. Ele foi aditado inúmeras vezes.

Pelo último contrato aditado em 2001, ficou instituído pela movimentação dos produtos o valor de R\$ 3,15 por tonelada movimentada e esse valor permaneceu até 2020.

Este ano, a Autoridade Portuária quer um reajuste 127,6% com relação ao preço pago em março último, ainda sob o contrato de 2001 e 82% em comparação com o preço fixado no contrato provisório.

Em sua decisão, o juiz federal de Santos revela que, mesmo com duas décadas de contratos provisórios, o reajuste é permitido e, se por um lado a Ultracargo alega abuso na metodologia que impôs o aumento, a Autoridade Portuária defende que a precificação pelo patrimônio público - berços de atracação, área do porto organizada e terminais - é legal.

"Não verifico nos autos elementos que indiquem que Ultracargo, ao longo do período de exploração de sua atividade no cais santista, tenha se visto em situação de imprescindibilidade da passagem forçada, tendo em vista que sua alegada envergadura comercial torna factível a ideia de que poderia buscar opções outras, como construção de terminal privativo", alega o magistrado.

O juiz afirma ainda que a Ultracargo é empresa de grande porte comercial, não havendo nos autos ou mesmo indícios de que o reajustamento de preço pretendido pela Autoridade Portuária "lhe causaria impacto de monta a se considerar a inviabilidade de suas operações comerciais. Além disso, a manutenção de preço pretendida pela Ultracargo tornaria desigual a competição entre ela e as demais empresas que operam com a autoridade portuária no mesmo seguimento, obrigado a empresa pública a suportar o custo", finaliza o magistrado.

A Ultracargo deve ingressar com outro recurso, em Brasília.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data: 26/07/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CECAFÉ COBRA DA ANTAQ HARMONIZAÇÃO NA COBRANÇA DE ESTADIA NOS PORTOS

Informação: Canal Rural (26 de julho de 2021)

O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) pediu à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o aprimoramento da metodologia usada na cobrança de sobre-estadia de contêineres nos portos. A reivindicação foi feita durante audiência pública na Antaq para discutir o tema nesta quinta-feira.

Segundo nota do Cecafé, os exportadores de café vêm relatando que, mesmo quando cumprem os deadlines das cargas, as agências marítimas têm cobrado custos adicionais e indevidos impostos aos embarcadores brasileiros. Eles defendem que haja um nível mais harmonizado de cobrança e que sejam mais justas ao exportador brasileiro. “As cobranças de sobre-estadias têm sido regulares aos exportadores, com as frequentes rolagens de carga”, afirmou o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron, conforme a nota.

“Destacamos o importante papel da Antaq para harmonizar suas normas e corrigir assimetrias de informações”, completou. Até a próxima quarta-feira, 28, o Cecafé deve encaminhar por escrito suas contribuições relacionadas à questão da sobre-estadia.

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

Data: 26/07/2021

ESTUDO MOSTRA QUE COMBATE AO AQUECIMENTO GLOBAL PODE GERAR 8 MILHÕES DE EMPREGOS

Informação: CNN Brasil (26 de julho de 2021)



Energia eólica – Foto: Laurel and Michael Evans / Unsplash

Um estudo conduzido por cientistas de países da Europa e do Canadá mostrou que oito milhões de empregos podem ser gerados globalmente em decorrência do combate ao aquecimento global. As novas vagas viriam em setores da energia renovável.

Os especialistas pesquisaram 50 países, entre eles, Estados Unidos, Rússia e China, que são grandes emissores de poluentes, e afirmam que os postos de trabalho podem surgir se o mundo alcançar as metas

determinadas pelo Acordo de Paris até 2050.

O Brasil estaria entre as nações diretamente beneficiadas por essa meta. Se o país conseguir investir na indústria renovável e diminuir gases poluentes, podem ser geradas mais de 100 mil vagas até o ano em questão 2050, alertou um cientista à reportagem.

Os empregos seriam justamente nos setores de energia eólica, solar e de biomassa.

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

Data: 26/07/2021

PROPOSTA APROVA ACORDO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA ASSINADO ENTRE BRASIL E MÉXICO

Informação: Agência Porto (23 de julho de 2021)

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 216/21 aprova o acordo de cooperação aduaneira assinado em 2018 entre o Brasil e o México. O texto, que tramita na Câmara dos Deputados, foi enviado pelo Poder Executivo, por meio de mensagem.

O acordo tem o objetivo de garantir o cumprimento da legislação de exportação e importação por empresas e pessoas físicas que realizam negócios entre as duas nações, coibindo infrações como sonegação de impostos e comércio de mercadorias proibidas.

O texto disciplina as formas de cooperação e de assistência, a troca de experiências entre as aduanas e o intercâmbio de informações sobre operações de comércio exterior, mediante pedido, como o valor correto das mercadorias, a classificação tarifária e as medidas restritivas de exportação ou importação.

O Brasil possui acordo similar com outros países, como África do Sul, China, Estados Unidos, França e Índia.

Tramitação

Antes de ir ao Plenário, o projeto será analisado pelas comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado; Finanças e Tributação; e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

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

Data: 26/07/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS ATINGE RECORDE DE 76,3 MIL T NO 1º SEMESTRE

Por Gabriel Araujo



Porto de Santos

SÃO PAULO (Reuters) – A movimentação de cargas no Porto de Santos (SP) atingiu 76,3 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano, o que representa um novo recorde para o período, superando em 7,9% a marca registrada em 2020, informou a autoridade portuária local nesta segunda-feira.

De acordo com a Santos Port Authority (SPA), foram embarcados 55,3 milhões de toneladas nos seis primeiros meses deste ano, avanço de 7,3% frente ao primeiro semestre de 2020, enquanto o volume de descargas atingiu 20,9 milhões de toneladas, crescimento de 9,5% na mesma base de comparação.

A autoridade destacou em nota que os grãos sólidos foram responsáveis pela movimentação de 38,7 milhões de toneladas no período, o que também representa um recorde para a categoria, com alta de 4,7% no ano a ano.

Considerando apenas o mês de junho, acrescentou a autoridade, o porto movimentou 13,3 milhões de toneladas, alta de 7,2% na comparação anual e também novo recorde histórico para o mês, com embarques de 9,7 milhões de toneladas (aumento de 2,1%) e descargas de 3,6 milhões de toneladas (salto de 23,9%).

As movimentações de grãos sólidos perderam força em junho na comparação anual, mas ainda assim obtiveram a segunda melhor marca da história para o mês, disse a SPA.

A entidade também chamou atenção para recordes de movimentações de contêineres tanto no acumulado do primeiro semestre quanto em junho. Nos seis primeiros meses do ano, o índice atingiu 2,4 milhões TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), 18,5% acima do primeiro semestre de 2020.

Apenas em junho, houve salto de 28,5% na comparação com mesmo mês do ano passado, para 397,1 mil TEU.

“Os números demonstram que o Porto de Santos está atendendo com eficiência a retomada da economia, tanto do agronegócio como da indústria, cujas cargas vem apresentando forte crescimento”, disse em nota o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/07/2021

EXPORTAÇÃO DE MILHO DO BRASIL PODE RECUAR MAIS DE 60% EM JULHO APÓS QUEBRA NA SAFRINHA

(Por Nayara Figueiredo; reportagem adicional de Gabriel Araujo)



Carregamento de milho em caminhão no Paraguai.

SÃO PAULO (Reuters) – A média diária de exportações de milho do Brasil alcançou 65,9 mil toneladas até a quarta semana do mês, conforme dados do governo federal divulgados nesta segunda-feira, e caso se mantenha até o fim desta semana, o país poderá fechar julho com 1,45 milhão de toneladas embarcadas, queda de 63,5% no comparativo anual devido a quebra na segunda safra do cereal.

Em julho de 2020, 173 mil toneladas de milho foram exportadas por dia, somando 3,98 milhões no acumulado do mês, de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Já em julho deste ano, até a quarta semana, somente 1,21 milhão de toneladas do cereal foram enviadas ao exterior. A “safrinha” de milho 2020/21 teve um plantio tardio que atrasou a colheita e perdeu potencial produtivo após passar por seca e geadas.

Entre demais destaques das commodities, a média diária de embarques de açúcar ficou em 117,9 mil toneladas, ante 143,06 mil toneladas ao dia no mesmo mês completo de 2020.

Já na indústria extrativa, os embarques de petróleo apresentaram queda significativa de 30,4% na comparação com a média diária verificada no mesmo mês completo de 2020, com exportações de 235,8 mil toneladas por dia até este momento de julho.

Ainda segundo os dados da Secex, entre as principais commodities exportadas pelo Brasil, apenas as carnes bovina (+4,3%), de aves (+24,57%) e suína (+0,21%) apresentaram desempenho positivo quando comparadas as médias diárias até a quarta semana deste mês e de julho do ano passado.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/07/2021

TEREZA CRISTINA: ACABAR COM A FOME EXIGE ‘MAIS COMÉRCIO LIVRE NA AGRICULTURA’

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, disse na Pré-Cúpula de Sistemas Alimentares, promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU) em Roma, que acabar com a fome “é um dos desafios mais urgentes de nossos tempos, juntamente com a erradicação da pobreza e o combate às mudanças climáticas”. A ministra participou nesta segunda-feira, 26, do painel “Alcançando Fome Zero: Nutritiva e Sustentavelmente”, que tratou de soluções para erradicação da fome no mundo.

Tereza Cristina reforçou, em seu discurso, que o esforço para acabar com a fome exige “mais comércio livre na agricultura”, além de transferência de tecnologia e aumento da capacidade produtiva.

“Nos últimos 50 anos, o Brasil fez grandes avanços na alimentação de sua população. A ciência e a inovação modernizaram nossa agricultura. A oferta de alimentos aumentou, os preços baixaram”, disse Tereza Cristina. “No Brasil, a insegurança alimentar hoje está fortemente relacionada a acesso, e estamos trabalhando muito para superá-la.”

A ministra afirmou, ainda, que as políticas brasileiras de segurança alimentar combinam transferência de renda, apoio à produção sustentável e suprimento e acesso adequados a alimentos. “Neste empreendimento, qualidade, dados e monitoramento são essenciais”, afirmou. “Dessa forma, podemos direcionar as políticas de forma mais eficiente para aqueles que mais precisam.”

A representante afirmou que os programas de compras governamentais, incluindo os voltados para alimentação escolar, direcionam alimentos para grupos mais vulneráveis da sociedade e promovem hábitos alimentares saudáveis ao mesmo tempo em que proporcionam renda a agricultores familiares. “São políticas que podem ser facilmente replicadas em outros países e com impacto significativo.”

Está prevista também a presença da ministra no Primeiro Fórum de Ministras da Agricultura das Américas, evento organizado pelo Instituto Interamericano para Cooperação para a Agricultura (IICA).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 26/07/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PRONAMPE: 68% DOS RECURSOS JÁ FORAM CONCEDIDOS

Dos R\$ 25 bilhões projetados pelo governo, R\$ 17 bilhões chegaram nas micro e pequenas empresas até sexta-feira

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Em pouco menos de duas semanas de operação, 68% dos recursos da nova versão do Pronampe já foram concedidos. Até a última sexta-feira, R\$ 17 bilhões foram emprestados para 233 mil micro e pequenas empresas.

A expectativa do governo é que R\$ 25 bilhões sejam concedidos este ano. A demanda por recursos segue alta mesmo com juros mais altos do que na versão de 2020 do programa.

Ano passado, os juros eram de 1,25% mais a taxa Selic (atualmente em 4,25%). Neste ano, a taxa é de até 6% ao ano mais a Selic. As empresas que pegarem empréstimos este ano terão 11 meses de carência e prazo de 48 meses para pagar.

Os bancos públicos foram responsáveis por mais da metade dos recursos emprestados. O Banco do Brasil concedeu R\$ 6 bilhões e a Caixa R\$ 4,2 bilhões.

Entre as instituições privadas, o Bradesco emprestou R\$ 2,4 bilhões. Sicoob, Itaú e Sicredi concederam R\$ 1,2 bilhão cada.

Um novo aporte do governo no Pronampe ainda é incerto porque depende da situação orçamentária e do ritmo da recuperação econômica. Para liberar os R\$ 25 bilhões, o governo colocou R\$ 5 bilhões no Fundo de Garantia de Operações (FGO). O valor foi alavancado pelos bancos.

O Ministério da Economia tem trabalhado em algumas medidas para facilitar o crédito para o segmento.

A primeira é a regulamentação do Sistema Nacional de Garantias, que vai possibilitar a criação de instituições privadas, chamadas de sociedades de garantias, que poderiam fornecer cartas de garantia aos pequenos empresários para facilitar a tomada de empréstimos nas instituições financeiras. A expectativa é que um decreto saia ainda em agosto.

Outra medida seja a atualização do portal CredMei com ferramentas que permitirão comparar preços de maquininhas de cartão de crédito e um hub que possibilitará que um pequeno empresário possa fazer pedidos de avaliação de empréstimos para várias instituições financeiras de uma só vez.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/07/2021

‘REVISÃO DO TETO NÃO PODE SER LICENÇA PARA O GOVERNO GASTAR’, DIZ FABIO GIAMBIAGI

Para o economista, a regra terá de ser revista porque ela é inexecutável até 2026, ressaltando que isso não pode ser entendida como licença para gastar

Por Geralda Doca



Economista Fabio Giambiagi lança seu 35º livro e diz que teto de gastos não se sustenta Foto: Leo Martins / Agência O Globo

BRASÍLIA - No lançamento do 35º livro de seu portfólio, o economista Fabio Giambiagi promete no título “Tudo sobre o déficit fiscal” esgotar um tema praticamente onipresente na pauta econômica do país.

Ele relata com gráficos a trajetória das contas públicas, desde a década de 1980, quando estatísticas e controles eram precários, até a aprovação de um teto para o gasto público, em 2016.

Agro é PIB: 'Bolhas de riqueza' no Oeste da Bahia mostram como agronegócio torna regiões do interior do país imunes à crise

Apesar disso, o país não conseguiu segurar a trajetória explosiva da dívida pública, desafio que se tornou ainda maior com os gastos do combate aos efeitos da pandemia e se impõe o vencedor das eleições presidenciais em 2022.

Para o especialista em contas públicas, que é colunista do GLOBO, a regra do teto terá de ser revista para se manter viável. Mas alerta que isso não pode ser visto como uma liberação para o governo gastar mais.

Appy, Klein e Velloso: Reforma do Imposto de Renda põe em risco contas públicas sem reduzir desigualdades, criticam especialistas

Qual é a mensagem que o livro traz?

A gente construiu, ao longo de 35 anos, um arcabouço de acompanhamento e controle das contas públicas invejável, mas isso não tem tido correspondência com a prática da condução da política fiscal.

Mesmo com esses mecanismos por que o país não conseguiu reduzir o endividamento?

São explicações que sucedem ao longo do tempo. No início do governo de Fernando Henrique, houve reformas econômicas importantes. Mas somente a partir de 1998 houve uma ação efetiva, que foi a criação da meta fiscal. Contudo, isso acabou ofuscado pelo aumento da dívida pública, causado por uma fase de juros elevados e desvalorização cambial.

Mendonça de Barros: 'Ciclo atual de commodities é melhor do que nos anos 2000, mas emprego será o último a reagir'

No governo Lula, as contas fiscais se mantiveram mais ou menos controladas, mas isso se deu às custas de um crescimento considerável da receita e aumento de gastos. A falta de ajustes resultou na recessão econômica, entre 2015 e 2016 no governo Dilma Rousseff, quando o superávit primário foi transformado em déficit elevado.

De que forma o problema se impõe para o novo governo a partir de 2023?

É preciso liderança política para poder articular junto ao Congresso o enfrentamento da questão. Isso passa pela revisão da regra do teto, que, politicamente, não vai resistir até 2026. Mas essa revisão não pode ser entendida como uma licença para gastar.

Mas só rever a regra do teto resolve o problema?

Será preciso uma combinação de algum de tipo de receita. Não vai dar para fazer o ajuste apenas no componente do corte de gasto.

Menor no mundo: Apesar de crescimento acima do previsto, Brasil cai para 19º lugar em ranking mundial

Com a criação de impostos?

Isso vai ficar para 2023 porque o jogo para agora já está traçado no projeto de reforma tributária, que está em discussão no Congresso e que ninguém sabe qual será o resultado.

Qual será a consequência se nada for feito?

O risco é de recriar a situação que a gente já viveu. Quando a dívida sobe, gera pressão sobre a taxa de juros porque quem compra títulos públicos fica com uma batata quente na mão. Com a regra do teto, se passou o mercado que o problema era conjuntural.

Convergência pelo Brasil: Lei artigo de Arminio Fraga e Sergio Margulis sobre oportunidades da economia verde

Em 2015, nós tivemos um déficit público da ordem de 10% do PIB, depois foi caindo mais ou menos 1% do PIB por ano até chegar em 6% do PIB em 2019. Ai, veio a pandemia, uma situação excepcional, o déficit foi para a lua. É importante que o déficit do ano que vem seja menor do que neste ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/07/2021

SECRETÁRIO DO TESOUREO DIZ QUE É POSSÍVEL COMEÇAR A PAGAR NOVO VALOR DO BOLSA FAMÍLIA NO FINAL DESTES ANO

O secretário Jeferson Bittencourt ressaltou que há espaço no Orçamento neste ano para o programa social

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O secretário do Tesouro Nacional, Jeferson Bittencourt, afirmou nesta sexta-feira que será possível começar a pagar o novo Bolsa Família quando acabarem as parcelas do auxílio emergencial, no final deste ano.

— Se nós conseguirmos alocar despesas do Orçamento deste ano de modo a abrir espaço para pagar os primeiros benefícios em novembro e dezembro, seria possível criar o programa a partir de dezembro e usar compensações de outras naturezas a partir de janeiro de 2022 — disse o secretário em transmissão ao vivo do site Jota.

Bittencourt explicou que o Orçamento deste ano terá um espaço maior dentro do teto de gastos que poderia viabilizar a renovação do programa. O presidente Jair Bolsonaro já disse que o aumento das parcelas para R\$ 300 está “praticamente acertado”.

Esse espaço é devido ao pagamento do auxílio emergencial, que está fora do teto de gastos, para beneficiários do Bolsa Família. Com isso, as despesas previstas para o Bolsa Família não serão feitas, o que acabou abrindo uma folga de R\$ 9,5 bilhões nos gastos com assistência social, como consta no relatório de avaliação de receitas e despesas divulgado na quinta-feira pelo Ministério da Economia.

— É possível porque nós temos espaço de despesa. O nosso nível de despesas abaixo do teto dos gastos é maior do que os R\$ 4,5 bilhões de desbloqueio que apresentamos, é na casa de R\$ 12 bilhões. Por que o desbloqueio foi menor? Porque temos R\$ 9,5 bilhões que decorrem da economia do Bolsa Família ao longo de 2021 que é decorrente do fato que muitos beneficiários do Bolsa Família não estarem recebendo o Bolsa Família e sim auxílio emergencial — explicou o secretário.

Sobre 2022, o secretário ressaltou que o Orçamento do próximo terá um espaço dentro do teto entre R\$ 25 bilhões e R\$ 30 bilhões que poderiam ser utilizados para o novo programa. Bittencourt também lembrou da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que determinou o pagamento de uma espécie de renda básica.

De acordo com Bittencourt, o uso desse espaço por um programa social é uma ótima opção.

— As pessoas mais pobres são efetivamente mais vulneráveis aos efeitos da pandemia tanto do ponto de vista do emprego, quanto da saúde, sob vários aspectos. No âmbito de priorização das possíveis despesas do ponto de vista social e econômico, um fortalecimento do programa social é meritório — disse Bittencourt.

Reforma tributária

O secretário também afirmou que o crescimento das receitas não dá total liberdade para discutir a reforma tributária com perdas de arrecadação. Bittencourt destaca que é sempre necessário ter um olho para a consolidação fiscal.

— Se a gente tá podendo fazer essa discussão agora é porque a despesa está controlada. Isso nos dá total liberdade para discutir essa reforma com perdas de arrecadação? Jamais. A gente tem que ter o tempo todo um olhar para a consolidação fiscal.

E lembrou:

— Esse processo é um processo longo, o Brasil sempre teve uma dívida alta e a dívida saltou para patamares ainda mais expressivos com a pandemia. Isso faz com que a gente tenha que ter uma preocupação com a consolidação fiscal.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, já disse e repetiu que prefere errar a dose da reforma para o lado da redução da carga. Na semana passada, afirmou que uma redução de R\$ 30 bilhões com a reforma tributária não teria problema.

Bittencourt ressaltou que as discussões sobre a reforma ainda estão acontecendo.

— A reforma do Imposto de Renda ainda está em aberto, há muita coisa para se discutir. Estamos entregando resultados fiscais muito importantes, ajudados pela receita, pelo compromisso com as regras físicas, mas isso não deve fazer a gente relaxar — disse.

E completou:

— Temos que ter sempre um olhar atento para o que movimento, tanto do lado da receita quanto da despesa pode gerar numa trajetória de mais médio e longo prazo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/07/2021

IBOVESPA SOBE COM AJUDA DE EMPRESAS LIGADAS A 'COMMODITIE' E IMUNE A RUÍDOS DO EXTERIOR; DÓLAR TEM NOVA QUEDA

Vale e Petrobras ajudaram a Bolsa, enquanto perspectiva de nova alta da Selic fez moeda fechar em R\$5,17. Mercados da Ásia tiveram quedas após intervenção na China

Por Gabriel Shinohara e Vitor da Costa



O mercado também subiu suas expectativas para a inflação deste ano Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

BRASÍLIA, RIO — A Bolsa de São Paulo, a B3, fechou o pregão desta segunda-feira com alta firme, depois de passar praticamente todo o dia no campo positivo.

O movimento ocorreu devido ao bom desempenho de empresas importantes como a Petrobras, a Vale e companhias do setor siderúrgico, e mesmo com certo mau humor presente nos mercados

estrangeiros, principalmente, na Ásia e na Europa, após reguladores chineses anunciarem intervenções no setor de educação privada.

Indústria: Falta de peças força adaptação na produção, revisão de lançamentos e reajuste de preços

Com o anúncio, as bolsas do continente asiático tiveram queda forte, o que também se refletiu nos índices europeus e nas empresas chinesas listadas nos Estados Unidos. Mas isso não afetou do mesmo jeito a Bolsa brasileira. O índice Ibovespa subiu 0,76%, aos 126.004 pontos.

Após abrir próximo à estabilidade, chegando a apresentar leves altas, o dólar registrou um novo dia de perdas ante o real. A moeda americana fechou negociada a R\$ 5,1737, queda de 0,71%.

Tensão global a partir da China

Nos Estados Unidos, as bolsas fecharam com sinais positivos, renovando seus recordes. O índice Dow Jones e o S&P tiveram altas de 0,24%. Em Nasdaq, houve avanço de 0,03%.

O destaque negativo foi para as empresas chinesas listadas. O Alibaba Group, grande grupo de comércio eletrônico e o mecanismo de busca Baidu tiveram quedas de 7,15% e 5,96%, respectivamente.

O Nasdaq Golden Dragon China Index, índice que rastreia 98 das maiores empresas da China listadas no país, caiu 7% nesta segunda-feira

Na Europa, o pregão terminou com sinal misto. A Bolsa de Londres cedeu 0,03% e a de Frankfurt, 0,32%. O índice CAC 40, da Bolsa de Paris, subiu 0,15%.

Na Ásia, onde o movimento negativo começou, houve queda de 2,43% na Bolsa chinesa e, em Hong Kong, baixa de 4,13%. A exceção do dia ruim foi a Bolsa de Tóquio, que subiu 1,04%.

“Diante da importância do país (China) para a economia e os mercados internacionais, não podemos minimizar os problemas do país, que podem causar novos espasmos de volatilidade nos mercados”, escreveu o CIO da Tag Investimentos, Dan Kawa, em blog.

Para o estrategista da Genial Investimentos, Filipe Villegas, os efeitos do anúncio da regulação na China devem ser isolados, mas serão monitorados pelo mercado.

—Caso isso se torne algo mais recorrente e notarmos uma piora na percepção do investidor de risco, isso vai fazer com que ele busque investimentos mais conservadores. E busca faz com que países como o Brasil saiam prejudicados, por uma questão de perda de fluxo — disse Villegas.

O especialista destaca que, ao longo do pregão, as bolsas na Europa e nos EUA apresentaram recuperação.

— Isso também ajudou a favorecer o movimento da bolsa brasileira, que foi influenciada positivamente pelo bom movimento das commodities.

À espera do Fed

Os investidores já aguardam a reunião de política monetária do Federal Reserve (FED), Banco Central americano, que começa nesta terça-feira.

O encontro será observado de perto pelos agentes de mercado em busca de pistas sobre o momento em que pode ocorrer uma retirada de estímulos da economia americana, marcada por juros baixos e compra de títulos públicos.

Não há expectativa que ocorram mudanças no discurso do banco, tanto por declarações públicas recentes do presidente Jerome Powell quanto por dados recentes do mercado de trabalho do país, que não apresentaram uma melhora consolidada.

E justamente uma recuperação mais firme do mercado de trabalho vem sendo apontada por dirigentes do FED como uma das condições para a retirada dos estímulos.

Além disso, a semana conta com a divulgação do PIB americano para o segundo trimestre na quinta-feira. Os investidores também seguem observando os resultados dos balanços corporativos, que influenciaram positivamente as bolsas nos últimos pregões.

Dólar em baixa, com juros no radar

Após abrir próximo à estabilidade, chegando a apresentar leves altas, o dólar registrou um novo dia de perdas ante o real.

A moeda americana fechou negociada a R\$ 5,1737, queda de 0,71%.

Para Villegas, o movimento de baixa na divisa ocorre pela expectativa de um maior aperto monetário na próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom).

— Depois da divulgação do IPCA-15 de junho, isso trouxe para o mercado uma percepção de que haverá uma necessidade de uma atuação mais forte do Banco Central brasileira. E com os juros mais altos, isso acaba estimulando a vinda de capital estrangeiro para o país – afirmou o especialista, destacando que a tese de uma alta de 1 ponto percentual na reunião de agosto ganhou força.

Além disso, ele ressalta que a diminuição dos ruídos políticos vindos de Brasília, por conta do recesso parlamentar, e o fluxo de entrada de recursos pela janela de IPOs (ofertas públicas iniciais de ação, na sigla em inglês, favorecem o real.

O head de renda variável da Renova Invest, Rodrigo Friedrich, segue na mesma linha:

— O aumento da taxa Selic por aqui e a permanência dos estímulos à economia nos Estados Unidos faz com que o dólar venha a cair.

Siderúrgicas avançam

Entre as ações, as ordinárias da Petrobras (PETR3, com direito a voto) subiram 2,01% e as preferenciais (PETR4, sem direito a voto), 2,73%.

O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, realizou sua primeira conferência com analistas de mercado nesta segunda-feira e reforçou o discurso de continuidade no programa de venda de ativos e na redução da dívida das empresas.

Num discurso afinado como o que investidores querem ouvir, ele também assegurou a autonomia da estatal na definição de seus preços, relataram participantes da conversa ao Valor.

O general da reserva também sinalizou que o próximo plano de negócios da companhia deve trazer detalhes sobre iniciativas da estatal para a economia de baixo carbono, o que agradou os investidores.

A força do agro: 'Bolhas de riqueza' no Oeste da Bahia mostram como agronegócio torna regiões do interior do país imunes à crise

As ordinárias da Vale (VALE3) avançaram 2,17% e as da Siderúrgica Nacional (CSN3), 3,54%. As preferenciais da Usiminas (USIM5) subiram 3,56%. O setor se beneficiou da alta do preço do minério de ferro negociado na China.

No setor financeiro, as preferenciais do Itaú (ITUB4) e do Bradesco (BBDC4) tiveram altas de 1,76% e 0,84%, respectivamente.

Na ponta negativa, ficaram os papéis da Americanas (AME3), que continuam no seu martírio desde a fusão entre a Americanas e a B2w, com queda de 5,18% e as ordinárias da Eztec (EZTC3), com baixa de 2,59%.

Os papéis ON da Tim (TIMS3) cederam 2,20%, depois que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) declarou como “complexa” a operação de venda de ativos da Oi às operadoras concorrentes Claro e Vivo, além da própria Tim.

Boletim Focus: Selic a 7% no final do ano

No Brasil, os agentes de mercado subiram suas expectativas e passaram a prever que a taxa básica de juros, a Selic, deve chegar a 7% ao ano no final de 2021. A projeção foi divulgada nesta segunda-feira pelo Banco Central (BC), que colhe as expectativas do mercado semanalmente no relatório Focus.

As projeções para a Selic vêm subindo constantemente. Há um mês, estava em 6,5%. Na semana passada, estava em 6,75% e subiu para 7% ao ano nesta segunda.

A taxa de juros também está em alta desde o início do ano em uma tentativa do Banco Central (BC) de controlar a inflação de 2021 e de 2022.

Em janeiro, a taxa estava em 2% e chegou a 4,25% na última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) com uma sinalização de subida para 5% na reunião seguinte, que acontecerá na próxima semana.

Para 2022, a projeção do mercado é que a Selic continue em 7% durante todo o ano e comece a reduzir apenas em 2023, para 6,5%.

Assim como as expectativas para a Selic, as da inflação também vem subindo. Para este ano, estava em 6,31% no relatório da semana passada e agora aumentou para 6,56%.

O número está acima da meta de 3,75% estipulada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN). O intervalo de tolerância é de 1,5 ponto percentual, entre 2,25% e 5,25%. Caso o BC não consiga cumprir essa meta, o presidente Roberto Campos Neto deverá escrever uma carta para o ministro da Economia, Paulo Guedes, explicando as razões e apontando as soluções.

Para o próximo ano, a expectativa é que a inflação abaixe. A atual projeção mostrada pelo Focus é que o IPCA termine 2022 em 3,8%.

Já para o PIB, o mercado vem mantendo suas projeções estáveis. A expectativa é que a economia cresça 5,29% em 2021 e 2,1% em 2022.

Bitcoin sobe, com 'ajuda' da Amazon

Na montanha russa da cotação do bitcoin, o movimento da vez é de alta.

A criptomoeda subiu perto da cotação de US\$ 40 mil pela primeira vez em quase seis semanas no final deste domingo, após especulações de que a Amazon poderia entrar no universo das criptomoedas.

O movimento ocorreu por causa de um anúncio de emprego da gigante tecnológica em busca de um executivo para desenvolver a “estratégia de moeda digital e blockchain” da empresa.

Um porta-voz da companhia disse, em entrevista ao site Business Insider, que a Amazon está “inspirada pela inovação que está acontecendo no espaço das criptomoedas e está explorando como isso poderia ser”.

Outras moedas digitais, como o Ether, aproveitavam-se do desempenho positivo da bitcoin e também subiam.

Na sexta-feira, o CEO da Tesla, Elon Musk, afirmou que a empresa, provavelmente, começará a aceitar a moeda digital para a compra de carros novamente, pois uma parcela maior da mineração da criptomoeda estaria mudando para energia renovável.

O impacto ambiental gerado no processo de mineração dos ativos tinha sido a justificativa de Musk para proibir que a moeda fosse usada como forma de pagamento, contribuindo para uma queda brusca na cotação do ativo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/07/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESAS ABERTAS ESTÃO MAIS PERTO DE INDICADORES ESG

Com maior pressão dos investidores, empresas da Bolsa buscam mais iniciativas ambientais, sociais e de governança

Por Rebeca Soares



No foco. Obra da MRV: construtora integra o Índice de Sustentabilidade da B3 desde 2017

Para responder a um chamado dos investidores, empresas de capital aberto têm investido mais na gestão das iniciativas ambientais, sociais e de governança (ESG, na sigla em inglês). Além da maior cobrança da sociedade, selos de validação de ações sustentáveis possibilitam acesso a crédito, atração de grandes investidores institucionais, participação em fundos de destaque e criação de valor agregado e reconhecimento para a companhia.

Por conta dessa influência, empresas levam a discussão para cargos executivos. Os índices de sustentabilidade, com companhias de diferentes setores, estão cada vez mais concorridos. Na B3, o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) e o Índice Carbono Eficiente (ICO2) são duas carteiras compostas por instituições comprometidas com práticas ESG.

A B3 anunciou recentemente a maior reformulação na metodologia do ISE desde o lançamento, em 2005. O novo sistema passa a divulgar uma nota geral de todas as empresas que participarem do processo de seleção e a formulação de um ranking ESG das empresas brasileiras. A novidade entra em vigor em janeiro de 2022.

As notas serão calculadas a partir de indicadores que vão desde capital humano a práticas de negócios. Assim, investidores poderão ter maior transparência para comparar empresas de diferentes segmentos.

Segundo a B3, a mudança possibilita mais transparência e será possível comparar as jornadas ESG de cada companhia, além de alinhá-las com padrões internacionais. “Com o aumento de relevância dos temas ESG no mercado, seja por parte das empresas ou dos investidores, vieram novas demandas, necessidade de simplificação do processo e maior aprofundamento em temas que são relevantes para cada setor”, afirma Luís Kondic, diretor de Produtos Listados e Dados da B3.

Para Kondic, a mudança é resultado de sugestões que vieram de empresas, investidores, analistas e profissionais do mercado, além de contribuições recebidas em consulta pública à nova metodologia do ISE B3.

Enquanto o ISE tem vigência anual, o ICO2 é renovado a cada quatro meses com companhias aprovadas pela metodologia de avaliação do índice, com foco na transparência e prestação de contas. Para avaliar, a organização sistemática de dados pode ser um diferencial. Em um ano, o ISE deu retorno de 5,83% e o ICO2 rendeu 8,15%, enquanto o Ibovespa cresceu 20,73%.

“O mundo do futuro tem dois pilares: tecnologia e sustentabilidade”, avalia Felipe Bittencourt, CEO da Waycarbon e professor da Universidade Federal

de Minas Gerais. Segundo ele, o modo das empresas de mensurar as ações não passava de uma “gestão de relatórios” com dados já ultrapassados. Porém, com a priorização da temática, surge a necessidade de acompanhamento em tempo real e de modo organizado.

Há sete anos, a plataforma Climas foi criada pela Waycarbon para organizar e gerir informações quantitativas e qualitativas “a um clique de distância”.

Bittencourt explica que há dificuldade das empresas em sistematizar as informações. “Muitas têm fábricas ou escritórios em cidades e até países diferentes, utilizam idiomas e culturas diferentes, tudo isso dificulta a organização e gerenciamento de dados.”

No centro da empresa está a mensuração de emissões de gases do efeito estufa (GEE). O sistema controla, em média, 44 milhões de toneladas de CO2 por ano. Na plataforma, cada companhia consegue unir todas as informações em uma tela. São mapeados índices de emissão de carbono, tipo de energia utilizada, quantidade de resíduos produzidos e os valores que foram reciclados, entre outros números relativos aos pilares ambientais, sociais e de governança.

Atendendo cerca de 200 empresas na Waycarbon e 14 setores da economia, o CEO destaca que só na equipe da plataforma Climas o número de colaboradores foi duplicado para atender novos clientes.

Ainda há quem diga que alguns setores podem estar mais diretamente ligados às práticas de sustentabilidade. Entretanto, a influência atinge todas as áreas, de empresas que desenvolvem energias renováveis às do mercado financeiro.

Para a Minerva Foods, empresa de alimentos responsável por cerca de 20% de toda a carne exportada na América do Sul, conhecer os indicadores

ESG é uma prioridade que já está na agenda há bastante tempo, como comenta Taciano Custódio, diretor de sustentabilidade da empresa.

“O mercado internacional é muito exigente, não só na qualidade dos produtos, mas no impacto que as empresas estão tendo no mundo”, aponta. Segundo ele, desde 2005 a empresa já deu os primeiros passos com o Pacto Nacional pela Erradicação

do Trabalho Escravo e, em 2009, com o Compromisso Público da Pecuária, que afirma o compromisso com o desmatamento zero e com a rastreabilidade da produção.

A MRV, construtora que integra o ISE desde 2017, usa mais de cinco mil parâmetros de ESG por meio de software da Waycarbon. “Entrar no ISE nos colocou em uma elite de empresas de capital aberto do Brasil. Além de prestar conta e atrair investidores, foi o momento onde a sustentabilidade passou a fazer parte, oficialmente, da cultura da empresa”, aponta José Luiz da Fonseca, gestor executivo de Sustentabilidade da empresa.

A MRV conseguiu reduzir a geração de resíduos para um quinto do que era produzido em 2010. Há uma clara vantagem, segundo Fonseca: “A redução de desperdício nos possibilita usar recursos para investir em outras áreas da empresa”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/07/2021

DEZ DE 13 SETORES DA INDÚSTRIA JÁ RETOMARAM A ATIVIDADE PRÉ-PANDEMIA

Expectativa é que esses segmentos possam seguir acelerando, ancorados principalmente no avanço da vacinação, que pode elevar o consumo

Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

Entre 13 dos mais importantes setores da indústria brasileira, 10 já retomaram ou superaram, nesta metade do ano, níveis de atividade que exibiam antes da chegada da covid-19 ao País (ver quadro). A produção de cimento, por exemplo, está 22% superior ao que registrava em 2019. No setor de papel, o crescimento é de 15% e no de plásticos, de 7,9%. A expectativa é que esses setores possam seguir acelerando, ancorados principalmente no avanço da vacinação, que pode elevar o consumo. Mas há algumas barreiras a serem superadas para que isso aconteça.

A maior preocupação é que uma nova cepa do vírus obrigue governos a novamente adotar medidas de isolamento, o que poderia ter efeito direto na esperada recuperação da economia. Mas há também os desafios da pressão de custos de matérias-primas e de energia elétrica, juros mais altos, desemprego e falta de componentes para a produção em alguns setores.

Pedro Renault, economista do Itaú Unibanco, diz que a tendência para o segundo semestre é de “normalização”, embora não plena, em vários segmentos. Para ele, parte da indústria está com atividade aquecida mais em razão de reposição de estoques do que por crescimento da demanda. Segundo ele, o consumo de bens duráveis, por exemplo, tende a diminuir em segmentos como o de eletroeletrônicos.

Renault também alerta para o aumento dos juros, que muda a capacidade de investimento das empresas e a do consumidor em se financiar. “Isso tende a tirar um estímulo da economia que está presente agora.” A taxa Selic está hoje em 4,25% ao ano. A projeção de economistas ouvidos pelo Banco Central no boletim Focus é de que termine o ano a 6,75%.

Fabio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) também vê um cenário positivo, “mas não dourado”, para o segundo semestre. Para ele, há vários obstáculos, como a alta do preço da energia, que deverá ser repassada às mercadorias. “A energia também corrói parcela significativa da renda do consumidor e sobra menos para o consumo.”

Demanda alta

Levantamento feito pelo Itaú Unibanco indica que entre os setores com desempenho acima do período pré-pandemia está o siderúrgico – com boa parte da demanda vinda da construção civil –, e o de embalagens que, por sua vez, movimentam a indústria de papel.

Na área da siderurgia, a produção de aço bruto cresceu 3,5% na primeira metade do ano ante igual período de 2019, com um total de 18 milhões de toneladas. No ano passado, com muitos fornos desligados nos primeiros meses da crise, foram produzidas 14,6 milhões toneladas.



Na siderurgia, produção de aço bruto cresceu 3,5% na primeira metade do ano ante igual período de 2019. Foto: Alexandre Mota/Reuters

A perspectiva inicial do setor para este ano inteiro era de alta de 6,7% na produção ante 2020, mas em maio o índice foi revisto para 11% e, neste mês, para 14%, o que daria 35,8 milhões de toneladas, informa Marco Polo de Mello Lopes, presidente executivo do Instituto Aço Brasil. Se confirmado, o volume será quase 10% superior ao de antes da covid-19.

“Consumo de aço e desenvolvimento econômico andam juntos, não é à toa que está se fazendo revisão de PIB pois, de fato, está ocorrendo uma recuperação”, diz Lopes. O Aço Brasil trabalha com a expectativa de alta de 5% na economia este ano.

Já a indústria de papel aumentou sua produção em 15% no primeiro semestre deste ano em comparação ao mesmo período de 2019, numa soma de 1,99 milhão de toneladas, de acordo com

dados da Associação Brasileira de Embalagens em Papel (Empapel). Parcela importante da demanda veio do crescimento de compras pelo e-commerce e o delivery de alimentos.

Componentes

Ao contrário dos fabricantes de aço, o setor automotivo está na lista dos mais distantes em retomar níveis de antes da pandemia. A produção de veículos está 21,8% abaixo dos números de 2019, com 1,15 milhão de unidades registradas na primeira metade do ano.

Renault, do Itaú Unibanco, pondera que a demanda por veículos está aquecida, mas há um gargalo no fornecimento de semicondutores que tem levado várias montadoras a interromperem a produção. Com isso, faltam veículos nas revendas. O modelo mais vendido no País atualmente, a picape Fiat Strada, tem fila de espera de três meses.

“Apesar da produção menor, o setor está conseguindo aumentar preços, preservando um pouco melhor as margens, e está priorizando a produção de veículos mais rentáveis”, diz Renault. Segundo ele, embora o volume produtivo esteja bem abaixo de 2019, a saúde financeira do setor não é tão preocupante.

Segundo o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Luiz Carlos Moraes, entre 100 mil a 120 mil veículos deixaram de ser produzidos no primeiro semestre por causa da escassez de itens eletrônicos, o que ajuda a retardar a recuperação do setor. “Trabalhamos com período de três anos, mais ou menos, para voltarmos aos patamares de 2019.”

A Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla) diz que o setor pretendia comprar 800 mil veículos novos no decorrer do ano. Em razão das dificuldades de produção, a entidade acredita que no máximo 50% desse potencial será realizado, com compras entre 380 mil a 400 mil automóveis e comerciais leves.

Outro setor que enfrenta esse tipo de escassez, embora em menor escala, é o de eletroeletrônicos. Em junho, segundo a Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), 46% das empresas relataram dificuldades em obter componentes eletrônicos vindos da Ásia, porcentual que chegou a 58% em abril. Ainda assim, de janeiro a maio o setor melhorou em 1,8% seu índice de produção ante igual período de 2019.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/07/2021

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,869 BILHÃO NA 4ª SEMANA DE JULHO

Por Eduardo Rodrigues

Brasília - A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,869 bilhão na quarta semana de julho (dias 19 a 25). De acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 26, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 5,913 bilhões e importações de US\$ 4,044 bilhões.

Em julho, até o dia 25, a balança comercial acumula saldo superavitário em US\$ 6,939 bilhões, com exportações em US\$ 20,473 bilhões e importações de US\$ 13,534 bilhões. No acumulado do ano, o saldo comercial é superavitário em US\$ 43,670 bilhões.

As exportações registraram aumento de 42,7% na média diária de julho ante o mesmo período do ano passado, com crescimento de 13,5% na Agropecuária, avanço de 68,9% na Indústria Extrativa e alta de 43,9% nas vendas de produtos da Indústria de Transformação.

Já as importações subiram 55,0% no período, com crescimento 50,3% na Agropecuária, alta de 75,8% na Indústria Extrativa e avanço de 54,7% em produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/07/2021

COLUNA DO BROADCAST AGRO - COPACOL FOCA INVESTIMENTOS EM SUÍNOS E ARMAZENAGEM

Cooperativa do Paraná está investindo R\$ 150 milhões em unidade produtora de leitões e outros R\$ 30 milhões na produção de ração

Por Leticia Pakulski, Julliana Martins, Augusto Decker e Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

Com a demanda externa firme por carnes, a cooperativa paranaense Copacol está investindo R\$ 150 milhões em uma unidade produtora de leitões, com capacidade para 10 mil matrizes, e outros R\$ 30 milhões na produção de ração. O investimento será concluído no fim do ano que vem e tem a contrapartida dos produtores cooperados, que aplicarão outros R\$ 120 milhões na engorda de animais. A expectativa é de entregar à cooperativa central Frimesa, da qual a Copacol é uma das filiadas, 300 mil suínos a partir de 2023 para suprir a ampliação prevista dos abates. A Copacol, que espera fechar o ano com 6,9 mil cooperados no sudoeste e oeste do Paraná, também vai investir R\$ 30 milhões em armazenagem. “Queremos aumentar em 50 mil toneladas a capacidade de estocagem de matéria-prima, principalmente milho”, conta Valter Pitol, diretor presidente. A quebra da safrinha deste ano obrigará a Copacol a comprar milho de Mato Grosso, do Paraguai e até da Argentina. “Onde tiver milho vamos buscar até julho do ano que vem.” A cooperativa produz mais de 100 mil toneladas de ração por mês.



Capacidade da nova unidade produtora será para 10 mil matrizesFoto: Kiko Sierich/Estadão

Avanço

Pitol estima que a exportação de frango da Copacol cresça neste ano de 180 mil para 240 mil toneladas. Volume não absorvido pelo mercado interno irá principalmente para Ásia, Europa, Oriente Médio, África e México. “No ano passado, nosso faturamento de exportação, entre frango, farelo e óleo de soja, foi de US\$ 460 milhões e em 2021 esperamos passar de

US\$ 550 milhões.” O abate de 680 mil frangos por dia deve ficar estável.

Para o futuro

A Copacol adquiriu no ano passado uma indústria de peixes em Toledo (PR) e pretende aumentar progressivamente os abates de tilápia na unidade, de 20 mil por dia atuais para 80 mil por dia até 2025. Os cooperados, por sua vez, devem aplicar ao menos

R\$ 80 milhões na construção de tanques para ampliar a produção de peixes. Na unidade de Nova Aurora (PR), a capacidade máxima diária de abates, de 150 mil tilápias, já está perto de ser alcançada – a cooperativa prevê atingir, até o fim do ano, 140 mil peixes/dia.

De vento...

Com o bom momento vivido pela pecuária, a Jacarezinho prevê vender 60% mais touros nos próximos cinco anos, de 2.465 em 2020 para 4 mil animais em 2025. O faturamento com o produto deve triplicar, para esperados R\$ 90 milhões. O otimismo vem da demanda por touros, aquecida com maior retenção de fêmeas e produção de bezerros.

...em popa

A empresa de Marcos Molina, mesmo controlador da Marfrig, deve concluir uma série de investimentos em projetos de irrigação, recuperação de pastagens e genética bovina para ampliar a lotação das fazendas, conta Rafael Zonzini, gerente da empresa. Também há perspectiva de

vender mais sêmen e embriões bovinos, cuja procura e preço médio estão aumentando. Em 2020, a comercialização de sêmen pela Agropecuária Jacarezinho cresceu 25%, com faturamento de R\$ 1,8 milhão.

Inteligência

Com uso da tecnologia IoT (internet das coisas), o custo de produção em vinhedos do Sul do País caiu de 15% a 20%. Duas das mais tradicionais vinícolas do Rio Grande do Sul, a Casa Valduga e a Casa Perini, instalaram sensores para monitorar fatores como umidade do solo e irrigação, tecnologia trazida da Itália pela AgriDecision em parceria com a Arqia, empresa do Grupo Datora especializada em IoT.

Mais puro

Fabrizio Gambarini, CEO e fundador da AgriDecision, explica que, com informações mais precisas sobre condições de solo, o uso de produtos como adubos ou defensivos passa a ser feito apenas no momento e nas áreas em que é necessário. “Em função dessa tecnologia de gestão há um menor número de aplicação de substâncias químicas”, diz ele, o que melhora a “qualidade da plantação, semeadura, manutenção, colheita e produção”.

Robocana

Um robô substitui a mão de obra nos trabalhos de solda em moendas de cana-de-açúcar do Grupo São Martinho. A inovação, da Duo Automation, deve levar a uma economia anual de 30% a 50% no gasto com eletrodos (um dos produtos usados no processo), o que representa uma média de R\$ 450 mil para usinas que moem 3 milhões de toneladas/ano. Trabalhadores da São Martinho que faziam essa função foram realocados para serviços de caldeiraria, que eram terceirizados.

Expande

A Nutrien, de insumos agrícolas, decidiu aproveitar sua rede de distribuição em Minas Gerais e São Paulo para ampliar a atuação da Sementes Goiás, hoje concentrada no Estado que lhe dá o nome e também no Tocantins. “A presença em outros Estados vai depender do ritmo de aquisições e abertura de lojas da Nutrien”, diz Manoel Pedrosa, diretor de Sementes. A entrada nos dois novos mercados e os fundamentos positivos do setor devem puxar o crescimento das vendas da marca, segundo o executivo. Ele prevê comercializar 1,3 milhão de sacas de 40 quilos de sementes de soja da marca própria até o fim deste ano, ante 1 milhão de sacas vendidas em 2020.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/07/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

RODOVIAS FEDERAIS OPERAM LIVRES E CAMINHONEIROS DIVERGEM SOBRE PROTESTOS

Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

As rodovias federais operavam sem obstrução ao fluxo de veículos na manhã desta segunda-feira, informou o Ministério da Infraestrutura. A operação dos terminais do porto de Santos (SP) também segue em ritmo normal.

Caminhoneiros iniciaram manifestações neste domingo em protesto contra os elevados preços do diesel e pelo cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário.



Segundo a pasta, aglomerações se formaram à margem de algumas rodovias nas primeiras horas do dia. Houve tentativa de retenção de rodovias em seis Estados, durante a madrugada e início desta manhã.

“Todas foram debeladas com a chegada de efetivos da PRF [Polícia Rodoviária Federal] ou de autoridades locais”, informa em nota o Ministério da Infraestrutura. “O volume de ocorrências é três vezes menor do que o registrado no mesmo período do dia 01/02/21, data da última tentativa de mobilização.”

No porto de Santos, foi registrada uma manifestação pacífica, de cerca de 20 pessoas, segundo a pasta. “O trânsito permanece liberado com acompanhamento de autoridades locais e a operação dos terminais segue normalmente”, informa o Ministério da Infraestrutura.

Embora não haja obstrução em rodovias federais, os protestos ocorrem com a paralisação dos motoristas, informou o diretor da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), Carlos Alberto Litti Dahmer.

“Na minha região, 80% dos autônomos estão parados”, informou. Os caminhões que circulam são majoritariamente vinculados a transportadoras. Ele acrescentou que será feita uma avaliação sobre a adesão ao movimento em todo o país para decidir o próximo passo.

São três as reivindicações centrais dos caminhoneiros: revisão da política de preços da Petrobras para o diesel, fiscalização do piso mínimo do frete e a volta da aposentadoria aos 25 anos de trabalho.

Embora o descontentamento seja geral, a estratégia da paralisação divide a categoria. “O preço do diesel não é problema só nosso”, disse o presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, o Chorão. “Não tem preço diferente de combustível e produtos para a esquerda e para a direita.”

O líder caminhoneiro disse que procurará outros segmentos da sociedade, igualmente afetados pela alta dos preços, para buscar um entendimento com o governo. “Isso que eu estou fazendo, era para o presidente fazer”, comentou.

Os preços elevados do diesel e a falta de soluções para o problema de renda dos caminhoneiros autônomos têm afetado o apoio que o presidente Jair Bolsonaro tinha da categoria, avalia Chorão.

O preço do diesel foi o principal gatilho da paralisação de 2018, que levou o país à beira de um colapso no abastecimento. A grande diferença do momento atual em relação àquela paralisação é a adesão das transportadoras, que não ocorre agora.

Naquele momento, diante de uma avaliação interna que seu governo poderia cair, o então presidente, Michel Temer, concordou em atender uma antiga reivindicação dos autônomos: o estabelecimento de preços mínimos para o frete rodoviário. Essa medida havia sido recusada por governos anteriores com o argumento que seria inconstitucional.

Três anos depois, os preços do diesel seguem um problema. Caminhoneiros se queixam do descumprimento do piso mínimo do frete e da falta de fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A tabela de piso mínimo, além disso, tem sua constitucionalidade em discussão no Supremo Tribunal Federal (STF), um caso que se arrasta desde 2018.

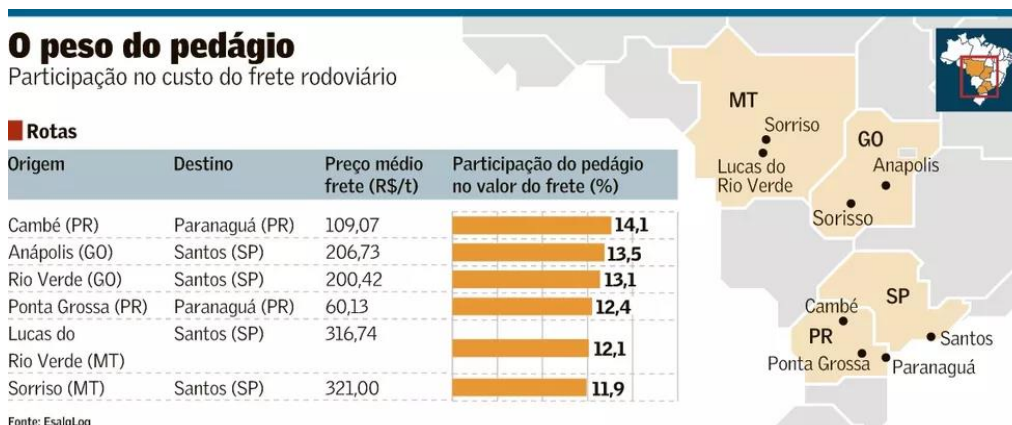
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/07/2021

CONCESSÃO ELEVA CUSTO DO FRETE NO ARCO NORTE

É o que mostra estudo de Thiago Péra, da EsalqLog/USP, que também aponta que ainda haverá vantagem em relação às rotas para o Sudeste

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo



A concessão do trecho da rodovia BR-163 entre Sinop (MT) e Miritituba (PA) deverá elevar o preço do frete rodoviário para transporte de grãos pelo Arco Norte entre 7% e 7,5%, de acordo com estudo de Thiago Péra, coordenador do Grupo de Extensão em Logística da Escola Superior e Agricultura “Luiz de Queiróz” (EsalqLog/USP). Segundo o trabalho, os três pedágios previstos na concessão representarão entre 6,6% e 6,9% do valor cobrado pelo fretamento, ante 0,6% atualmente. Mas, apesar disso, o trajeto continuará mais competitivo para algumas regiões de Mato Grosso que a saída dos grãos pelos portos do Sudeste.

O estudo leva em conta o valor médio do transporte de grãos no primeiro semestre deste ano entre Lucas do Rio Verde (MT) e o porto fluvial de Itaituba (PA), calculado em R\$ 213,45 por tonelada, e entre Sorriso (MT) e Itaituba (R\$ 201,44).

O custo estimado do pedágio foi de R\$ 15, em média, para as três praças: P1 (Itaúba/MT), P2 (Guarantã do Norte/MT) e P3 (Trairão/PA), levando em consideração o deságio de tarifa da nova concessão, de 8,09%.

Apesar do aumento dos custos, Péra ressalta que esse é um estudo simplista de ordem de grandeza e que, portanto, não leva em consideração sazonalidade e volatilidade de preços. “Também temos que pensar que as melhorias na estrada, previstas no contrato de concessão, devem reduzir os custos para o caminhoneiro e até tornarem a rota mais rápida. Assim, um novo preço de equilíbrio para o frete pode ser criado”.

O estudo também mostra que as rotas do norte de Mato Grosso ao Arco Norte, mesmo com o aumento do pedágio, continuarão mais baratas que a alternativa para o Sudeste. “Em termos absolutos (reais por tonelada), os novos custos de pedágio das rotas de Lucas do Rio Verde e Sorriso para Itaituba são por volta de 57% menores do que para o porto de Santos, a partir das mesmas origens”, afirma Péra. Em termos relativos, os custos de pedágio com a nova concessão são entre 12% a 15% menores.

Para faixas de distâncias equivalentes (950 e 1.150 quilômetros), o custo do pedágio na rota Sorriso – Itaituba, considerando os valores da nova concessão, está relativamente abaixo de outros corredores, como entre Anápolis e Rio Verde, em Goiás, para Santos, e um pouco acima do custo de Dourados (MS) para Paranaguá, acrescenta Péra.

Por outro lado, o pesquisador lembra que Itaituba é um terminal de transbordo, e não o destino final da carga, e que para o carregador ver a rota mais vantajosa tem que levar em consideração todas as alternativas. Novamente em uma situação hipotética, com os preços praticados no primeiro semestre, a rota Sorriso – Santos apenas por transporte terrestre custaria R\$ 321 por tonelada; ao sair do mesmo destino para o terminal ferroviário de Rondonópolis e de lá para Santos, o valor cairia para R\$ 282. Já saindo hoje de Sorriso e passando por Itaituba para ir ao porto de Barcarena, sem a concessão, o valor seria de R\$ 281 por tonelada.

“A vantagem competitiva é de 12,4% em relação ao corredor rodoviário por Santos e de 0,4% ante o corredor multimodal ferroviário Sorriso-Rondonópolis-Santos”, diz.

A mesma rota, com o pedágio, sairia por R\$ 296 a tonelada. “Nesse caso, a vantagem em comparação com o corredor rodoviário cai para 7,8% e tem uma pequena desvantagem em relação ao corredor multimodal ferroviário na ordem de 5,3%”, mostra o pesquisador.

Por fim, o estudo da EsalgLog aponta que, dentre vários corredores para transporte de grãos, a rota do Paraná, entre Cambé e Paranaguá, é a que apresentou maior participação do pedágio no preço do frete no primeiro trimestre, na ordem de 14,1% para um valor médio de R\$ 109,07 a tonelada. Em seguida está o trecho entre Anápolis (GO) e Santos, com valor médio de R\$ 206,73 por tonelada e custo do pedágio de R\$ 13,5%. O terceiro lugar ficou com Rio Verde (GO) a Santos, com preço médio de R\$ 200,42 a tonelada e participação do pedágio de 13,1%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/07/2021

ARGENTINA DECLARA EMERGÊNCIA HÍDRICA NA BACIA DO RIO PARANÁ

Situação dos rios Paraná, Paraguai e Iguazu tem afetado exportações de grãos do país

Por Valor, Valor — São Paulo

A Argentina declarou estado de emergência hídrica por 180 dias na região da bacia do rio Paraná. Segundo informações da agência estatal Télam, governo afirmou que a decisão foi tomada em função dos "impactos e consequências que a seca está gerando nos rios Paraná, Paraguai e Iguazu, sendo a mais importante dos últimos 77 anos".

O presidente Alberto Fernández declarou o estado de emergência para as províncias de Formosa, Chaco, Corrientes, Santa Fé, Entre Ríos, Misiones e Buenos Aires. Da mesma forma, o decreto instruiu diferentes áreas do governo a adotarem medidas para "mitigar as consequências da grave situação gerada pela canalização".

A atual situação do Paraná tem afetado as exportações de grãos da Argentina, pois essa via marítima é responsável por cerca de 80% dos embarques agrícolas do país. Segundo a agência Reuters, os navios que saem do porto de Rosário, no rio Paraná, estão tendo que cortar suas cargas em 25% devido aos níveis baixos de água.

A seca no Brasil, onde o rio nasce, reduziu a quantidade de carga que pode ser transportada por navios no auge da temporada argentina de exportação de milho e soja. O déficit de chuvas nas bacias brasileiras do rio Paraná e do rio Iguazu foram fatores determinantes para a maior seca do rio em 77 anos, segundo o governo argentino.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/07/2021

GALP ENERGIA REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO COM ALTA NOS PREÇOS DO PETRÓLEO

Companhia somou um ganho de 71 milhões de euros no segundo trimestre de 2021

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

A Galp Energia reportou nesta segunda-feira um lucro líquido de 71 milhões de euros (US\$ 83,6 milhões) no segundo trimestre de 2021, revertendo um prejuízo de 154 milhões de euros no mesmo período do ano passado.

O resultado foi impactado por ganhos operacionais, que quase dobraram no período, impulsionados pela alta dos preços do petróleo bruto Brent e pelo aumento da demanda por derivados.

O Ebitda (Lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações) ajustado avançou 211% e somou 644 milhões de euros no período.

A receita do trimestre aumentou 94% para 3,52 bilhões de euros.

A margem de refino avançou de US\$ 1,8 para US\$ 2,4 por barril no período de um ano e a produção média foi de 126.600 barris para 132.200 barris por dia.



— Foto: Mario Proenca/Bloomberg

A Galp afirmou que as restrições relacionadas ao coronavírus continuam tendo impacto negativo no desempenho operacional, nas margens das refinarias e nos volumes de vendas comerciais.

“Mesmo assim, já atingimos nosso índice de alavancagem planejado, o que nos permite ter confiança nas perspectivas de nosso desempenho financeiro”,

acrescentou a empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/07/2021

MAIOR REFINARIA DA ÍNDIA AINDA APOSTA EM COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

A Indian Oil Corp. planeja aumentar a capacidade de processamento de petróleo em 30% nos próximos cinco anos para elevar a produção de gasolina e diesel

Por *Debjit Chakraborty, Bloomberg*

De olho em seu projeto de expansão de US\$ 13 bilhões, a maior refinaria de petróleo da Índia diz que os combustíveis fósseis continuarão a ser peça fundamental da matriz energética do país.

A Indian Oil Corp. planeja aumentar a capacidade de processamento de petróleo em 30% nos próximos cinco anos para elevar a produção de gasolina e diesel, além de produtos petroquímicos, disse o presidente do conselho da empresa, Shrikant Madhav Vaidya, em entrevista. Isso dará à Indian Oil capacidade para refinar 2,15 milhões de barris por dia.

A grande aposta da Indian Oil ajudará a atender a um esperado aumento do consumo de energia do país, embora contraste com a transição para o fim dos combustíveis fósseis em alguns consumidores-chave de petróleo. Isso inclui a rival indiana Reliance Industries, com o maior complexo de refino do mundo, que no ano passado sinalizou uma mudança em direção a alternativas mais limpas de gasolina e diesel.

“Acredito firmemente que todas as formas de combustível terão um lugar, os combustíveis fósseis estarão lá”, disse Vaidya. “Haverá demanda para tudo o que investimos. O consumo está crescendo, e a segurança energética é minha maior preocupação, o que pode não ser uma preocupação para o mundo desenvolvido.”

No ano passado, a Agência Internacional de Energia previu que o crescimento do consumo de petróleo da Índia ultrapassaria o da China em meados da década de 2020 e tornaria o país um mercado atraente para investimentos em refinarias. A produtora russa de petróleo Rosneft já está presente no país após a compra da refinaria Essar Oil - agora conhecida como Nayara Energy -, enquanto a Saudi Aramco busca comprar uma participação em uma divisão da Reliance.

Mas a Indian Oil já dá alguns passos em direção a um futuro mais verde. A refinaria testa o uso de hidrogênio para transporte, tem misturado mais etanol à gasolina, investe em tecnologia de baterias e tem planos de abastecer todas as novas unidades em suas refinarias com energia renovável.

“Estamos investindo em energia solar e eólica em grande escala, podemos usar a rede para transmitir essa energia às nossas usinas”, disse Vaidya.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/07/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE ROCHAS ORNAMENTAIS SOBEM 44% NO 1º SEMESTRE

É o melhor desempenho do setor nos últimos cinco anos
Por Léo Rodrigues - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



As exportações brasileiras de rochas ornamentais registraram, no primeiro semestre de 2021, um faturamento de US\$572 milhões. Trata-se de um aumento de 43,83% na comparação com os primeiros seis meses do ano passado, quando os negócios foram impactados pela pandemia de covid-19. É também o melhor desempenho dos últimos cinco anos, superando o faturamento de US\$ 566 milhões entre janeiro e junho de 2017.

Os dados foram divulgados pelo Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais (Centrorochas), entidade que reúne 101 empresas do setor. O Brasil é atualmente o quinto maior exportador mundial de rochas ornamentais. A região Sudeste responde por 93% dos negócios do país. Espírito Santo (82%) e Minas Gerais (11%) se destacam como os maiores estados exportadores, seguidos pelo Ceará (2%) e Bahia (1%).

No recorte por tipo de produto, o maior crescimento no faturamento foi observado entre os blocos de mármore e similares, que chegou a 70,63%. As variações também são influenciadas pela alta de preços no mercado internacional já que, em volume exportado, o crescimento foi de 20,42%: saiu de 928,4 mil toneladas no primeiro semestre de 2020 para 1,12 milhão de toneladas entre janeiro e junho desse ano.

Mercado internacional

De acordo com o relatório do Centrorochas, os três maiores consumidores das rochas brasileiras nos primeiros seis meses de 2021 foram Estados Unidos, China e Itália. O mercado americano demanda prioritariamente rochas manufaturas. Já o mercado chinês e italiano têm tido preferência por rochas brutas.

Para promover os produtos brasileiros no mercado internacional, o Centrorochas assinou em maio um convênio setorial com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), vinculado ao Ministério das Relações Exteriores. O crescimento do setor para este ano na comparação com 2020 foi estimado em 4,2%. O faturamento com as exportações fechou em US\$ 987 milhões no ano passado. A expectativa, conforme as projeções, é encerrar 2021 com um montante de US\$ 1,029 bilhão.

Edição: Nélio Neves de Andrade
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 26/07/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA AUMENTO DE 12% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2021



Nos primeiros seis meses deste ano, foram transportadas 5,6 milhões de toneladas em contêineres pelo Porto de Paranaguá, sentidos importação e exportação. O volume é cerca de 12% maior que as 5 milhões de toneladas registradas no mesmo período de 2020. Foram exportadas 2.973.873 toneladas de cargas e importadas 2.589.673 toneladas.

O frango é o produto mais exportado em contêineres pelo terminal paranaense. De janeiro a junho, 875.872 toneladas saíram do Porto de Paranaguá rumo ao mercado internacional. Com alta de 2% em relação às 855.782 toneladas registradas no mesmo período do ano anterior, o produto representa 33% de tudo o que é embarcado em contêineres pelo porto paranaense.

Cerca de 80% da carne de ave congelada que saiu por Paranaguá, no primeiro semestre, são produção paranaense. Os outros 20% se dividiram entre produtos do Mato Grosso do Sul, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Santa Catarina, São Paulo, Rio Grande do Sul, Distrito Federal e Espírito Santo.

A China segue como o principal destino do frango exportado pela TCP, empresa que opera este tipo de carga no Paraná. Também são compradores da carne o Japão, Arábia Saudita, Emirados Árabes, África do Sul e outros mais de cem países.

Também têm evidência na exportação por contêineres a madeira (13% do movimentado em toneladas), celulose (7%), papel (3%), carne bovina (3%), carne suína (2%), cortumes (2%) e gordura e óleos (2%). Os 35% restantes são divididos entre outros 58 tipos de produtos.

Entre os itens mais importados em contêineres pelo Porto de Paranaguá estão os fertilizantes, que representam 11% do total dos produtos que chegam na modalidade. No primeiro semestre do ano, foram 225.310 toneladas de produtos desembarcadas em big bags – 15,7% a menos que no ano passado (267.447 toneladas).

O segundo produto que mais chega em contêineres pelo terminal paranaense é o plástico – 9% do total importado em contêineres. Em volume, as importações de plástico cresceram 44%. Neste ano, de janeiro a junho, foram 185.773 toneladas. Em 2020, no mesmo período, 128.939 toneladas.

Ainda estão entre as cargas de importação em contêineres, com as maiores participações: produtos químicos orgânicos (que representam 6% do total); máquina, equipamentos e matérias elétricos (5%); reatores, caldeiras e máquinas industriais (5%); produtos siderúrgicos (4%); borracha (4%); produtos diversos da indústria química (35) e papel (3%). Outros 50% são divididos entre 64 produtos diferentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

LOG-IN CRIA PROGRAMA PARA ESTIMULAR EXCELÊNCIA NAS OPERAÇÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2021



Certificação de fornecedores promove melhorias no nível de serviço e aumenta segurança no transporte rodoviário

A Log-In Logística Intermodal acaba de lançar um selo de qualidade para seus parceiros rodoviários. A iniciativa, liderada pela diretoria de Atendimento e Inovação, promove a qualificação dos transportadores que representam a empresa na ponta rodoviária e levam a carga do cliente até o destino final.

A certificação promove maior segurança nas operações terrestres e estimula as boas práticas ambientais. Outro aspecto positivo da iniciativa é o apoio aos fornecedores na implementação de programas de excelência de gestão de frota, o que contribui com a integridade da carga dos clientes. Atualmente, já foram certificados cerca de 80% dos transportadores rodoviários ativos e elegíveis ao programa.

Na metodologia desenvolvida pela Log-In foram criados três níveis de certificação: selos Ouro, Prata e Bronze. Cada item tem um peso percentual e gera uma nota média que enquadra o fornecedor dentro de determinada qualificação do selo. Para obter a classificação, é necessário cumprir alguns requisitos legais, como a inspeção e a manutenção regular dos veículos, controle de jornada dos motoristas, treinamentos periódicos de segurança e ações de preservação ambiental, como inspeção de fumaça preta e destinação correta de resíduos.

A expectativa da Log-In é que até o final do ano todas as suas operações rodoviárias sejam realizadas por fornecedores certificados. Até 2023, a estimativa é que 65% deles possuam os selos Prata e Ouro. Para garantir a imparcialidade no processo, a Log-In conta com o suporte de uma empresa de auditoria que acompanha o cumprimento dos requisitos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS ALCANÇA NOVOS RECORDES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2021



A movimentação de contêineres no Porto de Santos no mês de junho atingiu 397,1 mil TEUs, alta de 28,5% sobre o mesmo mês do ano passado. Também no acumulado do ano os números foram expressivos, atingindo 2,4 milhões TEUs, 18,5% acima do primeiro semestre de 2020.

Com isso, foram estabelecidos recordes para o mês e para o semestre nos contêineres, superando as marcas anteriores registradas, respectivamente, em junho de 2019 (357,0 mil TEUs) e no primeiro semestre de 2020 (dois milhões TEUs). Esse desempenho incrementou o resultado geral do Porto de Santos, que registrou, também, novos recordes para o mês e para o primeiro semestre.

Em junho foram movimentadas 13,3 milhões de toneladas, um acréscimo de 7,2% sobre o mesmo período de 2020, passando a ser a melhor marca para esse mês. O mesmo se verificou no acumulado do ano, que totalizou 76,3 milhões de toneladas e superou em 7,9% o recorde anterior (também de 2020).

Os embarques somaram 9,7 milhões de toneladas, crescimento de 2,1% em relação a junho de 2020. As descargas somaram 3,6 milhões de toneladas, expressivo crescimento de 23,9% sobre junho do ano passado.

A movimentação acumulada no ano registrou um volume de embarques de 55,3 milhões de toneladas, 7,3% acima do primeiro semestre de 2020. As descargas atingiram 20,9 milhões de toneladas, um crescimento de 9,5% sobre o primeiro semestre do ano passado.

Os graneis líquidos apresentaram resultado 7,0% superior ao de junho do ano passado, atingindo 1,6 milhão de toneladas, refletindo os embarques de óleo diesel e gasóleo e óleo combustível. O acumulado do ano somou 8,8 milhões de toneladas, ligeira queda de 0,25% em relação ao mesmo período do ano passado. Mesmo assim, caracterizou-se como a segunda melhor marca para o período.

Os graneis sólidos tiveram alta de 4,7% no acumulado do semestre, para 38,7 milhões de toneladas, caracterizando-se como a melhor marca para o período. Já o resultado mensal, embora tenha apresentado queda, foi a segunda melhor marca para o mês de junho para os graneis sólidos.

Atracações

No mês de junho, houve acréscimo de 3,5% em relação a 2020, com 419 atracções (405 no mesmo mês do ano passado). Já o total do semestre registrou queda de 0,7%, com 2.436 atracções de janeiro a junho (2.453 no mesmo período em 2020), evidenciando maior capacidade dos navios dado que a movimentação de cargas aumentou.

Corrente Comercial

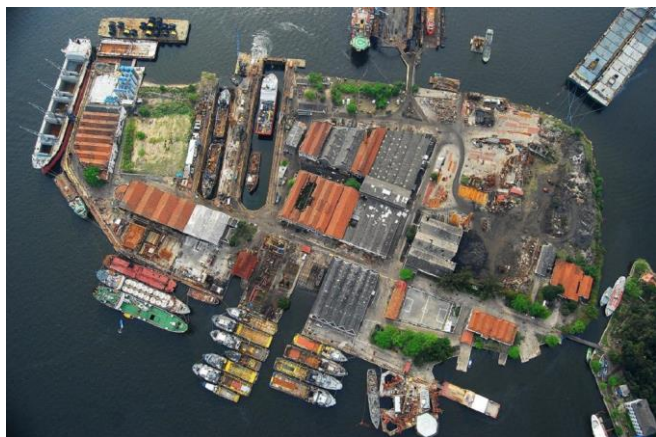
Santos manteve a fatia histórica na corrente comercial brasileira, com participação acumulada de 27,9%. Cerca de 27,8% dessas transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram a China como país parceiro. São Paulo permanece como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior pelo Porto de Santos (55,6%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

DUAS PESSOAS MORREM APÓS ESTRUTURA FLUTUANTE AFUNDAR EM NITERÓI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2021



Arquivo/Divulgação

Renave informou, em nota, que causas são desconhecidas e estão sendo investigadas pelos órgãos de perícia. Estaleiro se solidarizou e ofereceu suporte às famílias das vítimas. Segundo empresa, não há risco de vazamento de óleo.

Dois profissionais morreram, na manhã desta segunda-feira (26), após um dique flutuante do Renave afundar no cais do estaleiro, localizado na Baía de Guanabara, na altura de Niterói (RJ). Em nota, o estaleiro informou que uma

estrutura metálica que estava sendo idealizada como protótipo para inspeção em costados de embarcações submergiu de maneira inesperada em seu cais. De acordo com a empresa, a estrutura não tem propulsão, nem combustível, possui bombas alimentadas por energia de cais

(terra) e não gera gases explosivos. O Renave afirmou que, por esses motivos, não existe risco de vazamento de óleo.

As causas do acidente ainda estão sendo apuradas pelas autoridades. “Os profissionais envolvidos no acidente estavam acessando a casa de bombas, para testes de abertura e fechamento de válvulas. Por motivos que ainda desconhecemos e que estão sendo apurados pelos órgãos periciais”, disse a empresa. No comunicado enviado à Portos e Navios, a diretoria do estaleiro se solidarizou com as famílias das vítimas e disse que prestará todo o suporte necessário a elas.

Procurada pela reportagem, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) informou que tomou conhecimento, no início da tarde desta segunda-feira (26), de que uma estrutura metálica de um protótipo para inspeção de embarcações teria afundado no Renave, nas proximidades da Ilha da Conceição, na localidade do Barreto, município de Niterói (RJ). A CPRJ enviou uma equipe de busca e salvamento (SAR) para prestar apoio às buscas na localidade, em coordenação com o Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), que realizou o resgate dos corpos de duas vítimas. A Marinha, por meio do Comando do 1º Distrito Naval (Com1ºDN), também se solidarizou com os familiares das vítimas.

Em acidentes envolvendo embarcações como esse, a autoridade marítima possui competência limitada à esfera administrativa, mediante a instauração do inquérito administrativo sobre acidentes e fatos da navegação (IAFN). Após concluído, o IAFN é encaminhado ao Tribunal Marítimo para distribuição e autuação, dando vista à Procuradoria Especial da Marinha para que adote as medidas previstas na Lei 2.180/1954, que dispõe sobre a corte do mar. Caso seja requisitado, o inquérito administrativo poderá ser disponibilizado à autoridade policial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

BAIXAS DO RIO PARANÁ OBRIGAM NAVIOS ARGENTINOS A REDUZIR AS CARGAS EM 25%

Da Redação NAVEGAÇÃO 25 Julho 2021



Os navios que saem do pólo argentino de grãos de Rosário, no rio Paraná, estão tendo que cortar as cargas em 25% devido aos níveis de água baixos. A área deve permanecer seca por meses.

O rio Paraná, que movimenta cerca de 80% das exportações agrícolas da Argentina, está no nível mais baixo em 77 anos em meio à seca prolongada hidrovia acima no Brasil

A seca no Brasil, onde o rio nasce, reduziu a quantidade de carga que pode ser transportada por navios no auge da temporada argentina de exportação de milho e soja.

Um comunicado do Serviço Nacional de Meteorologia da Argentina classificou o impacto da crise como “múltiplo, generalizado e caro”. Segundo ele, a superficialidade foi causada por uma prolongada estiagem na parte alta da Bacia do Paraná, no sul do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

GOVERNO HOLANDÊS APÓIA PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE EM PLATAFORMA OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 25 Julho 2021



A Netherlands Enterprise Agency (RVO) concedeu um subsídio de € 3,6 milhões para o projeto PosHYdon, o primeiro piloto offshore de hidrogênio verde em uma plataforma de produção de petróleo no Mar do Norte holandês.

O projeto visa validar a integração de três sistemas de energia: eólica offshore, gás offshore e hidrogênio offshore e envolverá a instalação de uma planta produtora de hidrogênio na plataforma Q13a-A operada pela Neptune Energy. O Q13a-A também é a

primeira plataforma totalmente eletrificada no Mar do Norte holandês, localizado a aproximadamente 13 km da costa de Scheveningen.

O hidrogênio verde será misturado ao gás e transportado pelo gasoduto existente até a costa. O eletrolisador de 1 MW produzirá no máximo 400 kg de hidrogênio verde por dia.

Os parceiros envolvidos no consórcio PosHYdon incluem Nel Hydrogen, InVesta, Hatlenboer, IV-Offshore & Energy e Emerson Automation Solutions. As empresas Nexstep, TNO, Neptune Energy, Gasunie, Noordgastransport, NOGAT, DEME Offshore, TAQA e Eneco juntaram-se a este grupo no ano passado. Com esse subsídio, o consórcio pode dar início a todas as atividades desse piloto. O restante do orçamento será financiado pelos parceiros do consórcio.

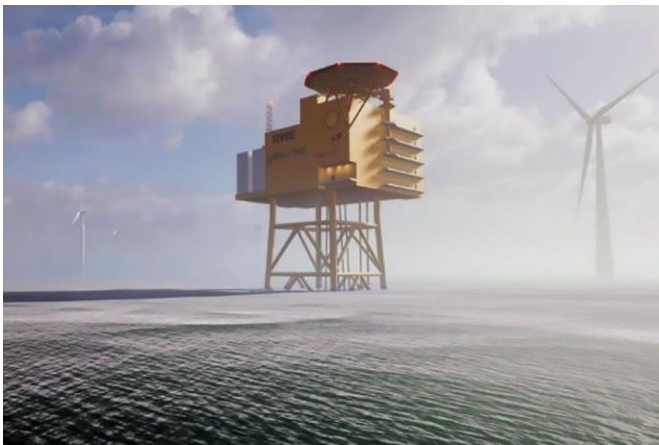
A Neptune Energy é a operadora da plataforma Q13a-A, com os parceiros EBN e TAQA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

PROJETO PARA A PRIMEIRA USINA DE HIDROGÊNIO VERDE OFFSHORE NA ALEMANHA GANHA IMPULSO

Da Redação OFFSHORE 25 Julho 2021



A Shell, Gasunie e Equinor anunciaram intenção de intensificar a colaboração no projeto conhecido como AquaSector, que prevê o primeiro parque de hidrogênio offshore alemão em grande escala. O projeto visa demonstrar que a produção offshore de hidrogênio verde na Alemanha pode ser feita de maneira eficiente, econômica e sustentável.

O projeto AquaSector pretende instalar uma capacidade de eletrolisador de aproximadamente 300 megawatts (MW) para produzir até 20.000 toneladas por ano de hidrogênio verde offshore. O hidrogênio verde

está planejado para ser transportado por meio de um oleoduto, denominado AquaDuctus, para a região industrial de Heligoland, na Alemanha, a partir de 2028.

Os parceiros disseram que veem o projeto AquaSector também como uma “prova de conceito” para a realização da visão de produzir até 10 gigawatts de hidrogênio verde no mar até 2035 e transportá-lo por meio de um duto estendido para a Alemanha continental.

Em comparação com o transporte de eletricidade gerada no mar, eles acreditam que a produção de hidrogênio no mar e o transporte por dutos podem oferecer vantagens econômicas claras. De acordo com seus cálculos, o gasoduto poderia substituir cinco sistemas de transmissão de corrente

contínua de alta tensão (HVDC), que de outra forma teriam que ser construídos. É de longe a opção mais econômica para transportar grandes volumes de energia por longas distâncias.

Ao anunciar seus esforços para aumentar a pesquisa, eles disseram que este projeto pode apoiar o desenvolvimento do mercado que trará uma demanda cada vez maior por hidrogênio verde. O primeiro passo no projeto AquaSector para os parceiros é a realização de um estudo de viabilidade detalhado. O estudo fornecerá importantes indicações iniciais das condições sob as quais o parque de hidrogênio offshore em grande escala pode ser realizado com sucesso, bem como os desafios técnicos e comerciais que precisam ser superados em relação à produção de hidrogênio offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

PORTO DE SANTOS LEILOARÁ ÁREAS PARA GRANEL LÍQUIDO COM INVESTIMENTOS DE US\$ 193 MILHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Julho 2021



O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou na quarta-feira (21) os projetos de concessão das áreas STS 08 e STS 08A, no Porto de Santos, destinadas à carga líquida (principalmente combustíveis). Juntas, as concessões demandarão investimentos de aproximadamente US\$ 193 milhões para modernização, aumento de capacidade e construção de um novo píer com dois berços, o que representará um aumento de 50% na oferta de locações na área.

O terminal STS 08 prevê investimento de US\$ 51 milhões. Já o futuro terminal STS 08A tem

uma projeção ainda maior: US\$ 130 milhões.

As duas áreas totalizam cerca de 450 mil metros quadrados, mas serão licitadas separadamente, sendo 152,3 mil metros quadrados do STS 08 e 297,3 mil metros quadrados do STS 08A. Porém, parte da área encontra-se em operação em situação contratual precária, devido ao término do contrato anterior.

“Desde que assumimos a gestão, em março de 2019, priorizamos a modelagem desses terminais. Por isso é uma satisfação a aprovação do TCU e mais uma oportunidade de a SPA renovar o compromisso de ofertar a capacidade ideal para que o Porto de Santos escoe com a máxima competitividade 100% das cargas de sua área de influência”, destaca o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

Com estes dois arrendamentos, em quatro anos (2019 – 2022) terão sido licitados nove novos terminais para todos os tipos de cargas. Quatro leilões já ocorreram: STS 13A (granéis líquidos), STS 20 (granéis sólidos minerais), STS 14 e STS 14A (celulose). Até 2022 estão previstos mais cinco: STS 08, STS 08A (granéis líquidos), STS 11 (granéis sólidos vegetais), STS 10 (contêineres) e STS 53 (granéis sólidos minerais).

Enquanto isso, a Agência Nacional de Transportes Aquáticos (Antaq) publicará em breve o edital com as regras da disputa, e o leilão está previsto para este ano. A duração dos arrendamentos é de 25 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

OS IMPACTOS DA PANDEMIA NAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO - ARTIGO

Por Alessandro Lopes Pinto e Raquel Guedes Sabb OPINIÃO 25 Julho 2021



Sem paralisar as operações em meio ao colapso sanitário provocado pelo coronavírus, o setor de navegação vem sendo especialmente penalizado pela crise global. Além do forte impacto financeiro, o segmento enfrenta um grande número de infecções entre a tripulação, cuja superação continua sendo um dos maiores desafios em um cenário de baixa imunização no país.

A explosão de casos de Covid-19 entre trabalhadores de navios de apoio offshore e plataformas levou à imposição de restrições severas de circulação, em acatamento aos necessários protocolos de segurança. Embarcações se viram impedidas de realizar trocas de turma e a estabelecer exaustivos períodos de embarque, com consequências severas na saúde física e psicológica dos trabalhadores e tripulantes. Há registros de permanência de equipes a bordo de navios por períodos superiores a quatorze meses consecutivos e que, lastimavelmente, culminaram em um número não pouco expressivo de suicídios de marítimos, descortinando quadros generalizados de angústia emocional e psicológica entre este grupo.

O alto número de casos de tripulantes testando positivo para COVID-19 em centenas de navios empregados na cabotagem e no longo curso, embarcações de apoio offshore e até mesmo unidades do tipo FPSO (embarcações de apoio a outros tipos de navios especializados), os quais foram colocados em quarentena em diferentes portos brasileiros, ainda chama a atenção e traz preocupação tanto para o setor como para as autoridades.

Dentre os protocolos em vigor com medidas sanitárias adotadas em portos e embarcações e acatadas amplamente pelas empresas de navegação e demais agentes do setor de transporte marítimo e de óleo e gás, merecem destaque o cumprimento de quarentena dos tripulantes em hotéis e a realização de testes rápidos (PCR) antes do embarque, assim como por ocasião do desembarque.

Com a adoção das medidas impostas, e, por óbvio, imprescindíveis para a proteção dos marítimos, as empresas do setor têm suportado novos custos operacionais, não previstos originalmente em seus planejamentos financeiro e comercial e na precificação de seus serviços nos contratos firmados com os seus clientes. A carga de gastos adicionais é extensa. O aumento dos custos com a logística de deslocamento de seus tripulantes, em razão da escassez de voos comerciais, a hospedagem compulsória de tripulantes para cumprimento de quarentena pré-embarque, a compra de EPIs, a realização de testes PCR antes e depois do embarque, além de verbas trabalhistas em virtude do pagamento de dobras e folgas indenizadas, geradas pelo prolongamento do período entre as trocas de turma de tripulantes, são exemplos concretos do incremento dos custos suportados pelas empresas de navegação em razão da pandemia.

Além dos impactos financeiros decorrentes dessas novas obrigações suportadas pelas empresas de navegação, há, ainda, o desafio em se conciliar as obrigações contratuais junto aos clientes e o cumprimento das diversas normas e orientações emitidas pelas autoridades brasileiras (ministério da Economia, polícia Federal, ministério Público do Trabalho e Anvisa).

É preciso, urgentemente, ampliar o debate sobre soluções coordenadas para contrapesar o impacto financeiro e operacional que as empresas do setor de navegação vêm suportando há mais de um ano e meio, afinal são estes problemas que tocam em pontos nevrálgicos da Economia do país.

Alessander Lopes Pinto e Raquel Guedes Sabb são sócios do Lopes Pinto Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2021

ARMADORES E USUÁRIOS DIVERGEM SOBRE NATUREZA JURÍDICA DA DEMURRAGE

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 25 Julho 2021*



Arquivo/Divulgação

Tema vem sendo debatido durante consulta pública da Antaq sobre abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, que se encerra na próxima quarta-feira (28). Posicionamento final da agência ainda dependerá da análise de contribuições e da deliberação da diretoria colegiada.

A natureza jurídica da demurrage é um tema que ainda precisa ser pacificado na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Armadores e usuários possuem entendimentos

distintos sobre a matéria, que foi discutida, na última quinta-feira (22), durante audiência para obter contribuições sobre metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, tema da agenda regulatória 2020/2021 da agência reguladora. Na ocasião, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que ainda não há posicionamento definitivo da agência, que virá somente após a análise das posições técnicas da superintendência de regulação e posterior deliberação pela diretoria colegiada.

A etapa atual, segundo Nery, é de apresentação ao setor o resultado da análise de impacto regulatório (AIR) preliminar com possíveis soluções regulatórias. "A posição técnica da diretoria será formada depois da análise final da superintendência, que vai encaminhar novo posicionamento, reforçar a possível solução regulatória indicada no AIR ou fazer ajustes que entende necessários conforme as contribuições recebidas. Isso será relatado para posicionamento final da agência", explicou. A consulta pública, iniciada em junho, se encerra na próxima quarta-feira (28).

Na audiência, o advogado Pedro Neiva, sócio do Kincaid Mendes Vianna, destacou o risco do desvirtuamento do objeto inicialmente proposto, que visava desenvolver metodologia regulatória a fim de identificar, caso a caso, possíveis abusividades na cobrança do demurrage. "A competência na definição da natureza jurídica da cobrança de demurrage é do legislativo e sua interpretação e aplicação legal ao judiciário, e não sua modulação ao executivo. E, ainda mais, definir toda metodologia de combate em cima dessa definição que pode se apresentar como usurpação de competência", argumentou.

Neiva entende que essa discussão envolve práticas contratuais estabelecidas há décadas, exaustivamente analisadas, discutidas e decididas pelo judiciário. Ele alegou que a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres, ao contrário do entendimento exarado pela Antaq no relatório, não pode ser considerada a cláusula penal moratória. "Defendemos o que o judiciário tem praticado, e não efetivamente uma correlação de definição de posicionamentos de acordo com o interesse", disse durante a sessão.

Para o advogado, a sobre-estadia de contêiner tem claro caráter indenizatório visando a compensar o proprietário do contêiner ou prejuízos sofridos em razão da sua retenção indevida por prazo superior ao contratado. Neiva mencionou que a natureza jurídica indenizatória pré-fixada da sobre-estadia de contêiner já foi há muito tempo consolidada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) e pelos tribunais de justiça nacionais. "O valor inicialmente estabelecido na sobre-estadia é o mesmo caso do free time: podem ser negociados entre transportadores e contratantes do transporte, sendo inúmeras vezes modificado em decorrência da negociação entre as partes", afirmou.

Neiva comparou que, na maioria dos países, não existe política regulatória fixa estabelecida quando o transporte marítimo de cargas é constituído na atividade privada, sendo seus valores cobrados com base em princípios de livre iniciativa e da autonomia das partes. Ele acrescentou que todos os players envolvidos em operações de importação e exportação de mercadorias estão, a todo momento, cientes das tarifas cobradas pelos transportadores marítimos, nos prazos de livre utilização para cada tipo de contêiner.

O advogado considerou que, a fim de não destoar das práticas internacionais, a melhor opção é não propor metodologia relativa à sobre-estadia. "A melhor solução para o caso em análise é manter o status quo de modo que não seja editada nova proposta regulatória para a demurrage — a qual, caso provocada pela agência, certamente colocará em risco e em plena desarmonia o comércio marítimo internacional, em comparação ao mercado estrangeiro", defendeu.

O advogado Osvaldo Agripino, que representa associações de usuários, disse que não há nenhuma lei federal que proíba a agência de definir a natureza jurídica da demurrage, se entender que seja cláusula penal. "Se for publicada a norma e alguém for para o judiciário questionar, as entidades dos usuários estarão junto do lado da Antaq, como amicus curiae, para defender qualidade da AIR que deu legitimidade pra Antaq defini-la como cláusula penal", afirmou Agripino, que representante da Logística Brasil e da Usuport Sul.

Agripino questionou que, no dia-a-dia da operação em portos brasileiros, o usuário de carga não experimenta transparência e a modicidade de benchmarkings internacionais, como a Noruega. Dessa forma, ele considera que não há problema para a Antaq regular e definir a natureza jurídica da sobre-estadia como cláusula penal, se ela assim entender. O advogado disse que essa questão é importante por isonomia e defesa do contribuinte porque o armador tem nos tratados internacionais a limitação da responsabilidade dele, que está no artigo 750 do Código Civil, sobre o valor constante no conhecimento de carga (B/L). "Quando não está no B/L — o que é quase a totalidade — os armadores proíbem que o usuário coloque valor da carga no B/L. Se defende para o armador, tem que defender a limitação para o usuário também", alegou.

Agripino citou que, em eventuais ações de indenização, já há precedentes do STJ declarando responsabilidade da aduana pelo atraso da devolução do contêiner. Ele apontou que, em caso de demurrage abusiva, a Antaq não tem uma norma para definir valores. Ele acrescentou que tem visto valores de assimetria de informação bastante superiores aos trazidos pela Antaq — de até US\$ 200 e multiplicados por até oito vezes pelo agente intermediário. Agripino citou um caso no STJ de R\$ 1 milhão onde o usuário tem um termo assinado US\$ 300 e o valor que consta no site do armador é de US\$ 60. O advogado acredita que, em relação à natureza jurídica, a limitação de valor é um ponto importante que a Antaq deve definir por norma.

Agripino observa que o controle judicial está sendo cada vez mais favorável aos atos da agência reguladora. Ele projetou que a AIR vai dar legitimidade do que for decidido e que, se for ajuizado por alguma das partes (transportador, agente ou usuário), que o judiciário respeite a decisão da agência, inclusive o conceito de direito comparado, dando um sinal positivo aos usuários.

O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) entende que não se pode ressarcir prejuízos gerando outros prejuízos, principalmente para quem não deu causa. A entidade considera que, se a carga por alguma razão não é embarcada por qualquer justificativa não comprovada, em nenhuma hipótese, a cobrança deve ser direcionada ao exportador que não deu causa. "O exportador brasileiro não pode ser penalizado e cobrado por estadias pelo não cumprimento de seus deadlines", afirmou o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron.

Para o Cecafé, cobranças com qualquer justificativa não comprovada são inaceitáveis. Heron relatou que isso vem acontecendo no setor de café e que o conselho tem encaminhado administrativamente para a Antaq denúncias e documentos a fim de comprovar que a cobrança de sobre-estadia, se não for bem regulada, causa penalidades aos exportadores. "A agência tem analisado as denúncias e, comprovando, dado causa ao usuário embarcador", acrescentou Heron.



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006