

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 153/2021
Data: 29/09/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO 360° DESTA QUARTA-FEIRA DEBATE LIBERAÇÃO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS NO PORTO DE SANTOS.....	4
NAVIO É AUTORIZADO A DEIXAR O PORTO DE SANTOS APÓS UMA MORTE E CASOS DE COVID-19	4
RECEITA FEDERAL MULTA TRADING EM R\$ 2 BI POR IMPORTAÇÃO ILEGAL DE COMBUSTÍVEIS PELO PORTO DE SANTOS.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
FISCAIS DA ANTAQ INSPECIONAM TERMINAIS NO PORTO DE SANTOS	5
PORTAL PORTO GENTE	6
VEREADORES DA BAIXADA SANTISTA ENTREGAM AO GOVERNO FEDERAL MOÇÕES DE APOIO AO TÚNEL SUBMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ	6
PECEM - COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO	7
ZPE CEARÁ CELEBRA VOTAÇÃO HISTÓRICA E PODERÁ RECEBER EMPRESAS DO SETOR DE SERVIÇOS	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
MÃO DE OBRA QUALIFICADA NOS PORTOS DA BAIXADA SANTISTA	8
ENTREVISTA MARCELO PATRÍCIO, GERENTE EXECUTIVO DE OPERAÇÕES DA SANTOS BRASIL – “VOCÊ SABE COMO OPERA UM TERMINAL DE CONTÊINER?”	9
PORTO DE SAVANNAH ADICIONARÁ 1,6 MILHÕES DE TEUS DE CAPACIDADE.....	9
COFCO INTERNATIONAL – COMO NOSSOS EMBAIXADORES DA SUSTENTABILIDADE ESTÃO AGINDO PARA CAUSAR IMPACTO.....	11
APEX-BRASIL IDENTIFICA 15 MERCADOS INTERNACIONAIS COM ELEVADO POTENCIAL PARA EXPORTAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS	12
FORMADA COMISSÃO MISTA QUE VAI ANALISAR DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS	13
BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA	14
DEBATES SOBRE ESG, TECNOLOGIA, REFORMAS E PARTICIPAÇÃO DA FAMÍLIA SCHURMANN SÃO DESTAQUES DO SEGUNDO DIA DO BRASIL EXPORT 2021	14
ENCONTRO NACIONAL DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS (ENAPH)	15
BRASIL EXPORT 2021 - TRANSMISSÃO GRATUITA DA SOLENIDADE DE ABERTURA.....	15
O SEGUNDO DIA DE ATIVIDADES DO BRASIL EXPORT 2021	16
NEOFEED	17
DEU MATCH: COM APORTE DO FUNDADOR DO TINDER, NOWPORTS DESEMBARCA NO BRASIL.....	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	18
DT-E, BR DO MAR E MARCO LEGAL DAS FERROVIAS VÃO EQUILIBRAR E REVOLUCIONAR TRANSPORTES NO PAÍS	18
ISTOÉ - DINHEIRO	19
DORIA REAGE E PEDE QUE LIRA QUESTIONE PETROBRAS SOBRE ALTA NO COMBUSTÍVEL	19
IMPORTAÇÕES DE SOJA PELA UE SOMAM 2,97 MI T EM 21/22 ATÉ 26 DE SETEMBRO	20
FLUXO CAMBIAL TOTAL NO ANO ATÉ 24 DE SETEMBRO É POSITIVO EM US\$ 20,693 BI, DIZ BC	21
MONEYTIMES	22
SÃO PAULO TEM O MAIOR VOLUME DE DÍVIDA GARANTIDA PELA UNIÃO.....	22
CÂMARA PODE VOTAR NESTA QUARTA-FEIRA PROJETO QUE ALTERA COBRANÇA DE ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS.....	23
INCIDENTE EM IPATINGA FAZ USIMINAS PARALISAR ALTO FORNO POR ATÉ 5 MESES; ANALISTAS VEEM IMPACTO NEGATIVO, MAS LIMITADO	24
SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA - DF	25
SUSPENSA DECISÃO DO TRF3 QUE IMPEDIA DIREITO DE PREFERÊNCIA PARA ATRACAÇÃO NO PORTO DE SANTOS	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
LIRA RESPONSABILIZA ICMS PELOS COMBUSTÍVEIS, MAS CONTINUA COBRANDO PETROBRAS	26
“ACEITAMOS TRATAR DA REDUÇÃO DOS IMPOSTOS SOBRE O CONSUMO”, DIZ WELLINGTON DIAS	30
RELATOR CONFIA EM ACORDO POR REFORMA DO ICMS DOS COMBUSTÍVEIS	32
JORNAL O GLOBO – RJ	33
LIRA QUER PEC PARA MUDAR ICMS DE COMBUSTÍVEIS E 'COLCHÃO' PARA ABSORVER VARIAÇÃO DO PREÇO DA GASOLINA ..	33
CAGED: BRASIL ABRE 2,2 MILHÕES DE VAGAS COM CARTEIRA ASSINADA NO ANO	36

FUNDOS COM US\$ 30 TRILHÕES EM ATIVOS COBRAM REDUÇÃO DE EMISSÕES DE CARBONO DE 1.600 EMPRESAS.....	40
DÍVIDA PÚBLICA COMPLETA SEIS MESES SEGUIDOS DE QUEDA E CHEGA A 82,7% DO PIB EM AGOSTO.....	40
REFORMA ADMINISTRATIVA: LÍDERES PARTIDÁRIOS JÁ ADMITEM QUE PEC NÃO DEVE SER VOTADA NESTE ANO	42
GUEDES DIZ QUE IDEIA DE QUE BRASIL NÃO VAI CRESCER EM 2022 É 'BLÁ BLÁ BLÁ, É FAKE NEWS'	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	44
BOLSONARO ANUNCIA INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DO 'LINHÃO DE TUCURUÍ', PARA LIGAR MANAUS A BOA VISTA	44
AÇO BRASIL REAFIRMA PREVISÃO DE INVESTIMENTOS DE US\$ 8 BI POR SIDERÚRGICAS.....	45
FUNAI LIBEROU LINHÃO DE ENERGIA NA AMAZÔNIA SEM DEFINIR ACORDO DE COMPENSAÇÕES COM INDÍGENAS	45
EVERGRANDE VAI LEVANTAR US\$ 1,55 BILHÃO COM VENDA DE FATIA EM BANCO PARA ESTATAL CHINESA	47
APÓS QUEDA NO ANO PASSADO, ESTOQUE DE CAPITAL VOLTA A CRESCER EM 2021.....	48
COM ELEIÇÕES SE APROXIMANDO, PETROBRAS VOLTA A SER MOTIVO PARA DEBATE	50
GNA VAI INICIAR OBRAS DA SEGUNDA TERMELETRICA NO PORTO DO AÇU EM OUTUBRO	51
CRIMES NA NOVA LEI DE LICITAÇÕES.....	51
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
A MARÉ VIROU NAS COMPANHIAS DOCAS.....	53
ARGENTINA PERDEU US\$ 620 MILHÕES EM EXPORTAÇÕES DE FARELO E ÓLEO DE SOJA COM A SECA DO RIO PARANÁ	54
MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,85% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO PARA US\$ 114,13 A TONELADA	55
AÇO BRASIL: SERÃO CONTRATADOS MAIS DE R\$ 300 BI EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA ATÉ FIM DE 2022, DIZ MINISTRO ...	56
TEMOR DE CRISE ENERGÉTICA GLOBAL PREOCUPA MERCADOS	56
HIDROGÊNIO VERDE, UM NICHOS PROMISSOR PARA O BRASIL	57
INVESTIMENTO GLOBAL EM INOX DEVE ATINGIR US\$ 8 BILHÕES ATÉ 2025	58
SÉCULO DIÁRIO	60
'EM NENHUM LUGAR DO MUNDO, A AUTORIDADE PORTUÁRIA É ENTREGUE À INICIATIVA PRIVADA'	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
ANTAQ CONSIDERA ABUSIVO RESPONSABILIZAR DESPACHANTES POR DÉBITOS DE DEMURRAGE DE CONTÊINERES.....	62
SUAPE REQUALIFICA PÍER DE GRANÉIS LÍQUIDOS PARA INCREMENTAR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	63
ANP FAZ CONSULTA PÚBLICA SOBRE 37 PEDIDOS DE ISENÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL.....	64
PRIMEIRO PORTA-CONTÊINER DA CMA CGM MOVIDO A GNL É NOMEADO NA CHINA	65
CADEIA LOGÍSTICA GLOBAL AINDA ENFRENTARÁ GRANDES DESAFIOS OPERACIONAIS EM 2022	65
IMO E MPA LANÇAM PORTAL DEDICADO À DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA.....	67
CAMPO DE MANATI SOFRE PARADA POR VAZAMENTO DE GÁS	67
ARMADOR SEASPAN TEM US\$ 1 BILHÃO EM ENCOMENDAS DE PORTA-CONTÊINERES	68
TOTALENERGIES GASTOS, MAS MANTÉM METAS DE TRANSIÇÃO DE ENERGIA	68
CIMC ADQUIRE FABRICANTE DE CONTÊINERES REEFER DA MAERSK POR QUASE US \$ 1 BILHÃO	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	70
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO 360° DESTA QUARTA-FEIRA DEBATE LIBERAÇÃO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS NO PORTO DE SANTOS

Vereador santista e advogado Bruno Orlandi é o convidado desta edição do programa

Por: Redação



Orlandi defende a retomada da temporada de cruzeiros no Porto de Santos a partir deste ano
Foto: Reprodução

A posição da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), de ainda não liberar a realização da próxima temporada de cruzeiros marítimos no Porto de Santos, será debatida na edição desta quarta-feira (29), no programa Porto

360°, transmitido pelas redes sociais do Grupo Tribuna – Facebook e Youtube – às 19h45.

O programa terá a participação do vereador santista (pelo DEM) e advogado Bruno Orlandi, que defende a retomada da temporada de cruzeiros. A apresentação é de Maxwell Rodrigues.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/09/2021

NAVIO É AUTORIZADO A DEIXAR O PORTO DE SANTOS APÓS UMA MORTE E CASOS DE COVID-19

Aval foi dado pela Anvisa após testagem dos tripulantes a bordo da embarcação

Por: Redação



Aval foi dado pela Anvisa após testagem dos tripulantes a bordo da embarcação
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Após pelo menos seis casos de covid-19, quatro desembarques para atendimento médico e uma morte em decorrência do coronavírus no Porto de Santos, o navio Heraklitos foi autorizado a deixar o cais santista, nesta terça-feira (28). O aval da

Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) foi dado após a testagem de todos os tripulantes que restaram a bordo da embarcação. Agora, não há navios em quarentena no cais santista.

O Heraklitos chegou ao Porto de Santos em 19 de agosto. No início deste mês, a embarcação já estava atracada quando foi reportado um óbito a bordo. Imediatamente, os trabalhadores portuários avulsos que fariam a descarga de mais de 19 mil toneladas de trigo foram impedidos de embarcar no cargueiro, que foi deslocado para a Barra de Santos por determinação da Anvisa.

Todos os tripulantes foram testados e quatro apresentaram contaminação por covid-19, assim como o marítimo que morreu. Quase duas semanas depois, no último dia 15, de acordo com a Anvisa, houve mais um desembarque de emergência para atendimento médico.

O mesmo aconteceu no dia seguinte, quando mais dois marítimos desembarcaram. Desta vez, apenas um testou positivo para o coronavírus.

O último desembarque para atendimento médico foi realizado no dia 20. A partir daí, a própria Anvisa apontou que havia uma tendência de que os exames PCR dessem negativo. De acordo com o órgão sanitário, a possibilidade surgiu “em razão da janela imunológica do exame frente à doença”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/09/2021

RECEITA FEDERAL MULTA TRADING EM R\$ 2 BI POR IMPORTAÇÃO ILEGAL DE COMBUSTÍVEIS PELO PORTO DE SANTOS

Autoridade Aduaneira apura esquema ilegal de importação de combustível pelo Porto
Por: Redação

A Receita Federal descobriu um esquema ilegal de importação de combustíveis pelo Porto de Santos. Uma grande trading internacional foi atuada em mais de R\$ 2 bilhões. Segundo a Alfândega, a empresa teria utilizado uma pequena distribuidora de combustíveis para importar derivados de petróleo sem o pagamento de tributos. Além da multa, a Justiça ainda bloqueou a mercadoria, contas bancárias, imóveis e carros de luxo na Cidade.

Segundo a Receita Federal, a distribuidora, que não teve o nome revelado por estar protegida por sigilo fiscal, conseguiu na Justiça liminar para obter prazo maior para o pagamento dos tributos relacionados à importação. Além disso, ocultou quem era a real importadora da carga.

Após obter a liminar, a distribuidora realizou mais de 200 importações, com valor total declarado de R\$ 1,24 bilhão. Antes disso, porém, nunca havia atuado no comércio exterior e só trabalhava com etanol.

Mesmo após o vencimento do prazo dilatado, os tributos não foram pagos. Deixaram de ser recolhidos R\$ 309,12 milhões em PIS/Cofins e Cide-Importação. A liminar foi então revogada e a Justiça determinou o bloqueio das cargas que viessem a ser importadas para garantir o pagamento dos tributos. A distribuidora, então, parou de realizar importações

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/09/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS FISCAIS DA ANTAQ INSPECIONAM TERMINAIS NO PORTO DE SANTOS

Foi o segundo dia da Operação Relíquia, que tem como objetivo verificar o manejo de produtos perigosos e resíduos



Fiscais da Agência durante inspeção nas instalações da BTP

Fiscais da ANTAQ realizaram vistoria em três terminais, nesta terça-feira (28), no Porto de Santos (SP). Foi o segundo dia da Operação Relíquia, que tem como objetivo geral verificar como está sendo feita a movimentação de produtos perigosos e resíduos.

Pela manhã, uma equipe da ANTAQ averiguou as instalações portuárias da ADM do Brasil, que movimenta e armazena soja, milho e farelo de soja.

“Vistoriamos as instalações utilizadas para movimentação e armazenagem das cargas. A fiscalização precisa estar presente para garantir a prestação do serviço adequado, que envolve, entre outros pontos, questões relacionadas à segurança e à sustentabilidade”, afirmou o fiscal da ANTAQ, Marcelo Teixeira, lotado na Unidade Regional de Vitória e que veio do Espírito Santo para contribuir com a Operação Relíquia.

Ainda pela manhã, outra equipe da Agência realizou uma visita técnica à Brasil Terminal Portuário (BTP), que movimenta contêineres. Os fiscais averiguaram como é feito o manejo dessa carga, visitaram a sala central de controle de segurança e operação da empresa e vistoriaram o serviço de agendamento de caminhões.

À tarde, os fiscais da Agência vistoriaram a Copersucar, que comercializa açúcar. A equipe vistoriou os armazéns e outras instalações da empresa.

No dia 27, os fiscais da Agência inspecionaram as instalações da Ageo Terminais e Armazéns Gerais, que movimenta combustível. “Um dos objetivos da inspeção foi saber se a empresa tem acesso rápido às informações sobre toda a carga perigosa que opera e se há um sistema de informações fora do terminal. Ficamos satisfeitos com o que nos foi apresentado”, afirmou o fiscal da Unidade Regional de São Paulo da ANTAQ, João Paulo Barbieri.

8 de outubro

A Operação Relíquia seguirá até 8 de outubro. Além de Santos, a ação está acontecendo em Aratu (BA), Pecém (CE) e Suape (PE). Organizada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a operação também conta com integrantes da Santos Port Authority (SPA), da Receita Federal, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, do Corpo de Bombeiros e do Exército Brasileiro.

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: 29/09/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

VEREADORES DA BAIXADA SANTISTA ENTREGAM AO GOVERNO FEDERAL MOÇÕES DE APOIO AO TÚNEL SUBMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Assessoria de Comunicação

Grupo tem agenda com o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e Silva, nesta quarta-feira (29)



A União dos Vereadores da Baixada Santista (Uvebs) vai se reunir com o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (SNPTA/MINFRA), Diogo Piloni e Silva, nesta quarta-feira (29). Na pauta, a entrega de moções de apoio ao túnel submerso como ligação seca entre Santos e Guarujá.

Túnel Dad

Está prevista também a participação do consultor portuário e porta-voz da campanha Vou de Túnel, Eduardo Lustoza; do diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da SNPTA/MINFRA, Fábio Lavor; da secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MINFRA, Natália Marcassa de Souza; e da deputada federal Rosana Valle (PSB/SP).

Campanha Vou de Túnel

Criada por um pool de empresas que defendem o túnel imerso como a melhor alternativa para a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população, além de ser a opção mais rápida para o deslocamento e econômica para os cofres públicos, a campanha Vou de Túnel tem o objetivo de informar a população e os gestores públicos sobre as vantagens do modal, tanto para o desenvolvimento portuário na região, quanto para as cidades de Santos e Guarujá.

Mais informações no site do movimento: <https://voudetunel.com>.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/09/2021



PECEM - COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO

ZPE CEARÁ CELEBRA VOTAÇÃO HISTÓRICA E PODERÁ RECEBER EMPRESAS DO SETOR DE SERVIÇOS

Texto: Águila Leite



Sancionado em meados do último mês de julho, o novo marco regulatório para as ZPEs no Brasil, previsto na Lei 14.184/2021, acaba de se tornar ainda mais promissor para a ZPE Ceará, primeira e, até o momento, única Zona de Processamento de Exportação a operar no País. Isso porque, nesta segunda-feira (27), o Senado Federal manteve a decisão da Câmara e rejeitou o veto da Presidência da República à implantação de empresas prestadoras de serviço em área de ZPE. Dessa forma, quando a legislação entrar em vigor, será possível que o setor de serviços goze dos benefícios de uma Free Trade Zone.

Para contar com os benefícios cambiais, administrativos e tributários oferecidos pelo regime de ZPE, as empresas prestadoras de serviço terão que ter como foco o mercado externo, ou prestarem serviços vinculados à industrialização das mercadorias a serem exportadas. Para o presidente da ZPE Ceará, Eduardo Neves, a queda do veto parcial à lei que moderniza a operação das ZPEs no Brasil é uma importante vitória para todo o regime, que ganha muito mais força.

“Era uma carência que havia no regime de ZPEs no Brasil, principalmente no caso da ZPE Ceará, que está em atividade há oito anos e, até então, só podia receber empreendimentos industriais. Agregar o setor de serviços é de extrema importância para que possamos estimular o desenvolvimento deste regime tão importante para o desenvolvimento econômico do Ceará e de todo o País”, diz.

SETORES EM POTENCIAL

Ainda segundo Eduardo Neves, há vários segmentos de serviços que são propícios a serem instalados em área de ZPE. “Podemos imaginar, por exemplo, os serviços de reparação de maquinário; de informática; da área de medicina. São vários setores que podem ser acoplados dentro de ZPE, gozando dos benefícios que uma Zona de Processamento de Exportação concede”, conta o presidente da ZPE Ceará.

Eduardo destaca, ainda, que a possibilidade de atrair empresas de serviços é mais um diferencial competitivo para o Setor 2 da ZPE Ceará que será inaugurado ainda neste semestre. “Isso representa a possibilidade de termos um leque ainda maior de atividades econômicas na nossa expansão. Isso dá ainda mais vida à ZPE, porque poderemos ter empresas trabalhando para outras empresas dentro do distrito, formando assim uma grande cadeia”, finaliza.

Dentre as mudanças que já estavam previstas no novo marco regulatório das ZPEs, mesmo antes da queda do veto, destaque para: a possibilidade de venda de toda a produção ao mercado interno, desde que sujeita à tributação que caracteriza igualdade de tratamento com a produção nacional; e a possibilidade de prorrogação sucessivas do prazo de autorização para a operação em ZPE.

NOVIDADES DO NOVO MARCO DAS ZPES:

- . Permissão para a operação com benefício fiscal de empresas prestadoras de serviços em ZPE, desde que sejam vinculados à industrialização ou destinados ao exterior;
- . Não haverá restrição quanto ao volume de vendas para o mercado interno, desde que recolhidos os tributos suspensos na aquisição dos insumos com acréscimos de juros e multa de mora, possibilitando a opção pelo pagamento no momento do fato gerador, o que não implica a renúncia ao regime;
- . Área de ZPE poderá ser descontínua;
- . Permissão para que empresas instaladas em ZPE constituam filiais fora dela quando se tratar de unidade auxiliar dedicada a funções gerenciais ou de apoio administrativo ou técnico;
- . Vigência do regime poderá ser prorrogada por períodos adicionais de até 20 anos;
- . Prestadora de serviços de conveniência poderão se instalar, sem acesso aos benefícios tributários;
- . Autorização para a intermediação de empresas comerciais exportadoras nas exportações de produtos fabricados nas ZPEs.

Fonte: *PECEM – Complexo Industrial e Portuário*
Data: 29/09/2021



O SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MÃO DE OBRA QUALIFICADA NOS PORTOS DA BAIXADA SANTISTA

Trabalhar no Porto de Santos é o sonho de muitos estudantes e profissionais. Oportunidades não faltam! Afinal, são várias empresas que atuam nos quase 8 milhões de m² do maior porto da América Latina.

Com toda essa estrutura, logística e evolução tecnológica, as empresas vêm exigindo cada vez mais profissionais altamente qualificados e capacitados.

Fundamental para esse processo são as iniciativas de capacitação e apoio ao desenvolvimento dos funcionários. Um trabalho que já vem sendo desenvolvido pela gerente de Recursos Humanos Tatiana Macelan, responsável pelos terminais TEG, TEAG e TES.



O assunto também está em pauta no SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo), e a entidade vem trabalhando junto às associadas com o objetivo de fazer um diagnóstico das principais necessidades e colocar em prática um plano de ação que venha a beneficiar os trabalhadores portuários e, conseqüentemente, a relação Porto-Cidade.

Assista a matéria completa no link abaixo:
<https://www.youtube.com/watch?v=Kbl7lu9b7zA>

(Fonte: SP Record)

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

Data: 29/09/2021

ENTREVISTA MARCELO PATRÍCIO, GERENTE EXECUTIVO DE OPERAÇÕES DA SANTOS BRASIL – “VOCÊ SABE COMO OPERA UM TERMINAL DE CONTÊINER?”

Informação: Santos Brasil (29 de setembro de 2021)



Foto: Santos Brasil / LinkedIn

O Gerente Executivo de Operações da Santos Brasil, Marcelo Patrício, foi o entrevistado do programa Thathi Cidade, da Band Litoral, com a pauta “Você sabe como opera um terminal de contêiner?”.

Na entrevista, Marcelo apresenta números relevantes sobre as entradas e saídas de contêineres no terminal e sobre o trabalho do Centro de Controle Operacional nessa fase importante da operação.

Com expectativa de crescimento, a empresa pensa no futuro e está finalizando modernizações que permitirão receber os maiores navios da costa brasileira. O investimento faz parte de um projeto que terá um aporte

de 450 milhões de reais, sendo 100 milhões voltados as obras de reforço do cais.

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

Data: 29/09/2021

PORTO DE SAVANNAH ADICIONARÁ 1,6 MILHÕES DE TEUS DE CAPACIDADE

Informação: Georgia Ports (29 de setembro de 2021)



Foto: Georgia Port

O Projeto de Capacidade de Pico, em primeiro plano, está atualmente em construção e fornecerá 800.000 unidades de contêineres equivalentes a vinte pés de capacidade anual no Porto de Savannah. O projeto será concluído em duas fases, com a primeira entrando em operação em dezembro. Veja o vídeo do drone do canteiro de obras aqui. (Autoridade Portuária da Geórgia /

Jeremy Polston)

AGOSTO, SEGUNDO MÊS MAIS MOVIMENTADO DA HISTÓRIA DO GPA

SAVANNAH, Geórgia, 28 de setembro de 2021 – Na esteira do relatório do segundo mês mais movimentado de sua história, o Georgia Ports Authority Board aprovou mais de US \$ 34 milhões para ajudar a acelerar um adicional de 1,6 milhão de unidades de contêineres equivalentes a vinte pés em capacidade que começará a ficar online em dezembro.

“Em três meses, este investimento começará a entregar a capacidade adicional de que precisamos para acomodar melhor os volumes e a demanda crescentes por nossos serviços”, disse Griff Lynch, diretor executivo do GPA. “Gostaria de agradecer ao nosso Conselho de Administração por sua confiança em nossa capacidade de expandir nossos terminais existentes; aos nossos clientes por permanecer conosco e, em muitos casos, aumentar seu compromisso com os portos da Geórgia; e aos homens e mulheres que trabalham em toda a cadeia de abastecimento, e especialmente aos funcionários do GPA, quero agradecer por seu trabalho árduo e dedicação durante tempos sem precedentes em nosso setor.”

Parte das despesas aprovadas incluiu a compra de 22,2 acres adjacentes à propriedade de expansão oeste de 145 acres do GPA. O conselho também forneceu fundos para começar a desenvolver outros 18 acres de terra adjacentes ao projeto Peak Capacity de 60 acres do GPA, atualmente em construção. No total, os desenvolvimentos irão adicionar 230 acres de espaço para manuseio de contêineres, entrando em operação em fases com conclusão total em 2023.

“A estratégia de expansão do GPA não apenas manterá a posição de Savannah como o porto principal do sudeste dos EUA, mas fortalecerá sua capacidade de impulsionar o crescimento econômico e o investimento privado para comunidades em toda a Geórgia”, disse Joel Wooten, presidente do conselho do GPA. “Diante de uma demanda inédita, cabe ao Conselho de Administração manter nossos portos para promover o crescimento do emprego no estado.”

O Porto de Savannah movimentou 485.595 TEUs em agosto, um aumento de 10 por cento, ou 44.000 TEUs em relação ao mesmo mês do ano passado, que foi a alta anterior para agosto. Foi o segundo mês mais movimentado da história do GPA, depois de março de 2021, quando o Terminal Garden City movimentou 498.000 TEUs.

Wooten também deu as boas-vindas a Leda Chong, que foi indicada pelo governador Brian Kemp para o Conselho de Administração do GPA na semana passada. Chong é vice-presidente sênior de Programas e Vendas Governamentais da Gulfstream Aerospace Corp. Ela atuou anteriormente como vice-presidente sênior da Ásia-Pacífico para a Gulfstream e foi responsável pelo desenvolvimento de negócios, planejamento estratégico e relações governamentais na região da Ásia-Pacífico para a Gulfstream e o grupo de negócios aeroespaciais da General Dynamics, empresa controladora da Gulfstream. Chong ingressou na General Dynamics em 2007 como diretor de Relações Governamentais e foi nomeado vice-presidente de Relações Governamentais em 2009. Antes de ingressar na General Dynamics, Chong serviu na Marinha dos Estados Unidos, aposentando-se como comandante. Ela é nativa de Hong Kong e fluente em chinês.

Os membros do conselho Jimmy Allgood e Douglas Hertz foram reconduzidos pelo governador Kemp.

Os portos de águas profundas e terminais de barcaças do interior da Geórgia sustentam mais de 496.700 empregos em todo o estado anualmente e contribuem com US \$ 29 bilhões em receitas, US \$ 122 bilhões em receitas e US \$ 3,4 bilhões em impostos estaduais e locais para a economia da Geórgia. O Porto de Savannah movimentou 9,3% do volume total de carga em contêineres dos EUA e 10,5% de todas as exportações de contêineres dos EUA no AF2020.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/09/2021



COFCO INTERNATIONAL – COMO NOSSOS EMBAIXADORES DA SUSTENTABILIDADE ESTÃO AGINDO PARA CAUSAR IMPACTO

Informação: COFCO International (29 de setembro de 2021)

Os executivos da COFCO estão liderando os esforços de engajamento dos funcionários para incentivar a participação

Como líder global na indústria de alimentos e agricultura, a COFCO International está comprometida em ser uma empresa responsável e sustentável com impacto local. Sua estratégia de sustentabilidade será fundamental para ajudar a atender à crescente demanda por alimentos. E os funcionários desempenharão um papel importante para que isso aconteça. É por isso que a empresa criou uma rede de 190 Embaixadores da Sustentabilidade para se conectar com as comunidades locais e agir para atender às suas necessidades. O objetivo final é envolver todos os colaboradores, a partir da campanha Impact Season, em outubro.

A forma como o mundo produz alimentos deve mudar para nutrir a crescente população de uma forma que preserve a natureza e proteja o planeta. A COFCO International está agindo para ajudar a atender à demanda de amanhã, promovendo uma agricultura sustentável e causando impactos sociais e ambientais positivos em nível local. É o que os clientes desejam e é o que a empresa precisa para prosperar no futuro.

“Exorto todos os nossos funcionários a agirem, serem influentes e trabalharem juntos para mudar o mundo e o futuro para melhor.” Wei (David) Dong, CEO

A rede global de Embaixadores da Sustentabilidade, lançada em 2020, tem como objetivo inspirar e capacitar os funcionários a apoiar essa estratégia, fazendo uma diferença positiva em sua localização e comunidade. E, neste ano, a empresa está lançando sua primeira Temporada de Impacto, oferecendo ainda mais oportunidades de envolvimento para sua força de trabalho.

“As expectativas sociais e ambientais estão crescendo e nosso desempenho precisa crescer com isso” – Marcelo de Andrade, MD Softs e Chefe Global de Gestão de Ativos

“Nossos clientes esperam mais do que commodities de qualidade entregues no prazo”, afirma Marcelo de Andrade, MD Softs e Chefe Global de Gestão de Ativos. “As expectativas sociais e ambientais estão crescendo e nosso desempenho precisa crescer com isso. Precisamos fazer o que falamos em tudo o que fazemos.”

“Em 2020, nossos funcionários fizeram um esforço coletivo incrível para manter nossas cadeias de suprimentos em movimento e apoiar nossas comunidades locais”, disse a diretora de sustentabilidade da COFCO International, Julia Moretti. “Agora, estamos pedindo a todos – de comerciantes comerciais a nossas fazendas e instalações no local – que apliquem a mesma energia para nos ajudar a ir mais longe e mais rápido no sentido de cumprir nossas ambições.”

Os 190 Embaixadores da Sustentabilidade vêm de todas as esferas da vida e de diferentes equipes da empresa, e variam de novos recrutas a gerentes seniores. Todos eles possuem diferentes níveis de conhecimento e experiência em sustentabilidade. Portanto, a empresa garante que eles tenham o treinamento certo para entender os problemas e por que eles são importantes. Eles estão aprendendo a desenvolver planos de ação e projetos locais, compartilhar as melhores práticas e inspirar seus colegas a desempenhar um papel.

“Através da Rede somos convidados a agir como transformadores e inovadores” – Margarida Carvalho, Especialista de RH no Porto

“Através da Rede, somos convidados a agir como transformadores e inovadores”, afirma Margarida Carvalho, Especialista de RH do Centro de Excelência do Porto. “Nós desenvolvemos e implementamos projetos orientados a soluções com foco na melhoria de vidas localmente.”



“Decidi me tornar um embaixador da sustentabilidade na esperança de fazer a diferença em nosso escritório e, eventualmente, na comunidade”, disse Steven Potash, trader sênior de açúcar em nosso escritório de Stamford em Connecticut, EUA.

Até agora, os Embaixadores da Sustentabilidade lideraram mais de 150 atividades de impacto em todo o mundo. Por exemplo, eles plantaram mais de 5.378 árvores em todos os lugares, desde instalações industriais, armazéns e terminais portuários até escritórios comerciais e administrativos, e participaram de um projeto de digitalização em todo o setor para eliminar o consumo de papel para a documentação de barcas. Em outros lugares, eles organizaram eventos de caridade e doaram alimentos, roupas e material escolar para crianças carentes.

“O que me motivou a ser voluntário é a gratidão que as crianças nos mostram por tudo o que fazemos por elas”, afirma a Embaixadora de Sustentabilidade Juliane Quicolo, Analista de Viagens e Despesas de São José do Rio Preto. “Acredito que o mundo pode ser mudado, será um longo caminho e exige trabalho em equipe. Quero contribuir com a minha parte, ser alguém que ajudou o mundo a se tornar um lugar mais justo para todos”.

“Nossos funcionários querem agir com relação à sustentabilidade, especialmente porque veem os impactos das mudanças climáticas e da pandemia Covid-19”, disse Moretti. “Eles são apaixonados por muitas das questões com as quais nos preocupamos – desde a diversidade no local de trabalho até a criação de oportunidades de educação em sua comunidade local e a prevenção do desmatamento. No Brasil, por exemplo, nosso programa de voluntariado atingiu o triplo do número de beneficiários em 2020, ano a ano. Nossa rede permite que nossos funcionários vivam seus valores e dêem uma contribuição tangível para uma mudança positiva, ao mesmo tempo que se desenvolvem pessoal e profissionalmente.”

A primeira Temporada de Impacto ocorrerá de 28 de setembro até o final de outubro de 2021 e se concentrará no combate à fome (ODS 2) e na promoção da produção e consumo responsáveis ??(ODS 12). Os líderes que representam todas as principais áreas da empresa destacarão como cada funcionário pode desempenhar uma função, ajudando a aumentar o impacto positivo da rede.

A ação coletiva é a chave para alcançar um mundo mais sustentável, COFCO International convida todos os nossos parceiros a colaborar e ajudar a fazer a diferença. Cada ação conta para cuidar do planeta, de cada um e de nossas comunidades.

Para saber mais sobre as ambições de sustentabilidade da COFCO International, clique aqui .

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

Data: 29/09/2021

APEX-BRASIL IDENTIFICA 15 MERCADOS INTERNACIONAIS COM ELEVADO POTENCIAL PARA EXPORTAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS

Informação: Comex do Brasil (29 de setembro de 2021)

Brasília – As empresas brasileiras interessadas em ampliar os seus negócios para o mercado internacional agora têm mais algumas ferramentas para detectar onde há demanda e elementos facilitadores para cada segmento. A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), em parceria com entidades setoriais e a Euromonitor International, serviço de consultoria que oferece inteligência estratégica customizada, realizou 15 estudos de oportunidades de mercado – 13 sobre setores de exportação de bens e dois de serviços.

Os dados concentram-se em mercados com alto potencial para as exportações brasileiras, mas que atualmente ainda representam pequenas fatias. Por exemplo, os levantamentos com foco em exportação de bens abrangem mercados que somaram cerca de US\$ 21,6 bilhões em importações em 2020. E, desse montante, os produtos brasileiros representam cerca de US\$ 325,6 milhões, ou seja, apenas 1,5%.

Entre os locais identificados, três são sul-americanos (Chile, Colômbia e Paraguai); três norte-americanos (Estados Unidos, Canadá e México); dois europeus (Alemanha e Reino Unido); dois no Oriente Médio (Emirados Árabes Unidos e Turquia); mais dois asiáticos (China e Japão), além da Austrália, na Oceania.

O agronegócio se destaca entre os segmentos estratégicos identificados: seis dos 15 estudos estão ligados à cadeia agropecuária. A Austrália, por exemplo, foi apontada como mercado promissor para empresas brasileiras do ramo de máquinas e equipamentos agrícolas. Já a China é mercado promissor para o Brasil exportar melões, fruta predileta dos chineses. O consumo total de frutas tropicais na China alcançou 113 milhões de toneladas em 2020 e deve crescer 16,8% em 2021. Na Alemanha, o crescente interesse por alimentos, além de bebidas saudáveis e funcionais abre oportunidades em concentrados proteicos, farinhas de frutas, hortaliças, polpas de frutas e vegetais brasileiros.

O estudo da Apex-Brasil revelou que a exportação de castanha de caju via Emirados Árabes pode ser uma porta de entrada para os países vizinhos, e orienta exportadores brasileiros do produto a mirar o Ramadã, em abril de 2022, mês considerado sagrado para a cultura islâmica, quando o consumo de oleaginosas dispara.

Na Turquia, há oportunidades para pequenas e médias empresas que produzem feijão e pulses, sementes secas de leguminosas utilizadas na alimentação, tais como ervilhas, grão-de-bico, lentilhas, favas, vagens, e sementes de gergelim. Apesar de ser um produtor importante de gergelim e feijão, o país ainda depende de importações para abastecer o mercado interno. A Turquia importou mais de US\$ 850 milhões em pulses em 2020, contra US\$683 milhões em 2017, um crescimento de cerca de 24%. O produto mais importado em 2020 foi a lentilha, representando cerca de 40% do total de importações turcas de pulses e gergelim no ano.

Setores de manufaturados também podem beneficiar-se do crescimento global do agronegócio. Isso porque as indústrias de carne e de serviços de alimentação dependem do transporte e do armazenamento de alimentos congelados. No Paraguai, por exemplo, cuja economia baseia-se fortemente na produção agrícola para exportação, existe oportunidade para produtos brasileiros de refrigeração industrial e comercial.

(*) Com informações da Apex-Brasil

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

Data: 29/09/2021

FORMADA COMISSÃO MISTA QUE VAI ANALISAR DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS

Informação: ALESC SC (29 de setembro de 2021)



Deputados João Amin, Romildo Titon e Volnei Weber na reunião da Comissão de Transportes – FOTO: Bruno Collaço / AGÊNCIA AL

Os deputados Romildo Titon (MDB) e Marcos Vieira (PSDB) foram indicados, na tarde desta terça-feira (28), pela Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano da Assembleia Legislativa, para integrarem a Comissão Mista, proposta pelo deputado Volnei Weber (MDB), que vai apreciar e analisar o processo de estudos para a desestatização dos portos de Imbituba e de São

Francisco do Sul.

O colegiado terá 60 dias, renováveis por mais 60 dias, para acompanhar os estudos e já integram a comissão, além do proponente, os deputados Moacir Sopelsa (MDB), Sargento Lima (PL), Ivan Naatz (PL) e Ada de Luca (MDB).

Para o deputado Volnei Weber, os aspectos administrativos e econômicos dos portos catarinenses devem ser levados em conta nestes estudos antes de se promover uma desestatização. “Tem toda uma comunidade que depende das atividades deste porto, depende da sustentabilidade da família através do emprego, da geração de renda, por isso entendemos que não pode ser buscada uma privatização de qualquer forma, e precisamos debater e analisar estes estudos.”

A meta, de acordo com Weber, é assegurar que a Alesc possa representar o setor e dialogar com o governo do Estado.

“Há uma insegurança geral por causa de notícias sobre a privatização dos portos catarinenses. Queremos saber qual é a ideia, qual é a proposta, como isso será conduzido”.

Ele cita, por exemplo, que em 2020 o porto de São Francisco do Sul teve um aumento de 41,92% no faturamento em relação a 2019. Fechou o ano com mais de R\$ 100 milhões em caixa e também teve um crescimento de 5,8% na movimentação de carga, com destaque para a soja. Já o porto de Imbituba registrou um lucro líquido, em 2020, de R\$ 10 milhões. A instalação e a eleição do presidente, vice-presidente e relator da Comissão Mista devem ocorrer ainda em outubro, em data e horário ainda a serem confirmados.

Concórdia

O colegiado também aprovou, por unanimidade, parecer favorável apresentado pelo deputado Romildo Titon ao PL 309/2021, de autoria do deputado Marcos Vieira, que denomina Bruno Montanari o trecho entre a rodovia SC-390, do início da Comunidade de Rancho Grande, em Concórdia, até o município de Piratuba. Matéria segue para apreciação em plenário.

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

Data: 29/09/2021



BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA DEBATES SOBRE ESG, TECNOLOGIA, REFORMAS E PARTICIPAÇÃO DA FAMÍLIA SCHURMANN SÃO DESTAQUES DO SEGUNDO DIA DO BRASIL EXPORT 2021



Foto: Brasil Export

O segundo dia de atividades do Brasil Export 2021 tem como destaques debates técnicos com a participação de agentes públicos e privados de alto gabarito que atuam no setor de logística e de infraestrutura. O Fórum Nacional, realizado em Brasília, tem transmissão online e gratuita a partir das 9 horas.

Acompanhe a transmissão online e gratuita

https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_O6M4KsZ1S7qf3PJVNIQ3Q

O início dos trabalhos acontece com a colaboração do Ministério da Infraestrutura. Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Marcello da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres, e Ricardo Sampaio, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias

da Secretaria de Aviação Civil, falarão sobre as ações voltadas para o desenvolvimento do setor no País.

Em seguida, os painéis técnicos têm início com um importante panorama geral sobre ESG, sustentabilidade e boas práticas ambientais no transporte de cargas. Na noite de ontem, o CEO Fabrício Julião anunciou a criação do Conselho ESG do Brasil Export, que será presidido por João Eduardo Amaral, Diretor Geral e de Operações do Projeto Voz dos Oceanos. A Expedição Voz dos Oceanos, uma iniciativa da Família Schurmann, referência em navegação no Brasil, será o destaque da programação às 11 horas.

Clique aqui para conferir a programação completa do segundo dia do Brasil Export 2021

<https://forumbrasilexport.com.br/blog/brasil-export-2/programacao/>

Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária

Data: 29/09/2021

ENCONTRO NACIONAL DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS (ENAPH)



O Brasil Export 2021 teve início há pouco com a abertura da segunda edição do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH), uma parceria do Fórum com a ABEPH. O presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, celebrou o alto nível dos debatedores convidados e a oportunidade de aprendizado e de aprimoramento das relações profissionais. Ele elogiou o trabalho exercido pelas Autoridades Portuárias nos últimos meses: "Todo meu respeito e admiração aos dirigentes das entidades portuárias e hidroviárias. Vocês estão realizando um trabalho fundamental que garante o abastecimento do mercado interno e nossa participação no comércio internacional, mesmo com os desafios impostos pela pandemia de Covid-19".

Acompanhe a transmissão online e

gratuita: https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_O6M4KsZ1S7qf3PJVNIDq3Q

A presidente da ABEPH, Mayhara Chaves, enfatizou a importância do resgate, via parceria com Brasil Export, de um encontro nacional de entidades do setor: "É uma grande satisfação representar nossos 16 associados. Os temas selecionados são muito relevantes e impactam em nosso trabalho".

#brasilexport #enaph #abeph #portos #logistica

Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária

Data: 29/09/2021

BRASIL EXPORT 2021 - TRANSMISSÃO GRATUITA DA SOLENIDADE DE ABERTURA

Acompanhe em https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_O6M4KsZ1S7qf3PJVNIDq3Q

O CEO Fabrício Julião anuncia as novidades do Brasil Export para 2022.

Discursam as seguintes autoridades:

- Felipe Queiroz, Secretário-Executivo Adjunto do Ministério da Infraestrutura
- Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Marcelo da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres
- Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
- Rafael Vitale, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- Arthur Luis Pinho de Lima, Diretor-Presidente na Empresa de Planejamento e Logística (EPL)
- Vander Costa, Presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT)
- Wellington Fagundes, Senador e Presidente da Frenlogi
- Daniela Cristina Reinehr, Vice-Governadora de Santa Catarina

Fonte: *Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária*

Data: 29/09/2021

O SEGUNDO DIA DE ATIVIDADES DO BRASIL EXPORT 2021

Tem como destaques debates técnicos com a participação de agentes públicos e privados de alto gabarito que atuam no setor de logística e de infraestrutura. O Fórum Nacional, realizado em Brasília, tem transmissão online e gratuita a partir das 9 horas.

 **Acompanhe a transmissão online em** <https://tinyurl.com/cfcu22yj>

O início dos trabalhos acontece com a colaboração do Ministério da Infraestrutura. Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Marcelo da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres, e Ricardo Sampaio, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria de Aviação Civil, falarão sobre as ações voltadas para o desenvolvimento do setor no País.

Em seguida, os painéis técnicos têm início com um importante panorama geral sobre ESG, sustentabilidade e boas práticas ambientais no transporte de cargas. Na noite de ontem, o CEO Fabricio Julião anunciou a criação do Conselho ESG do Brasil Export, que será presidido por João Eduardo Amaral, Diretor Geral e de Operações do Projeto Voz dos Oceanos. A Expedição Voz dos Oceanos, uma iniciativa da Família Schurmann, referência em navegação no Brasil, será o destaque da programação às 11 horas.

Na abertura dos trabalhos do segundo dia do Brasil Export 2021, realizado em Brasília e com transmissão online e gratuita, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, ressaltou que o planejamento integrado de transportes é uma premissa da gestão do Ministério da Infraestrutura. Ele destacou as discussões em torno da elaboração do PNL 2035, no sentido de atender à infraestrutura nacional de transportes de forma coordenada, "dada a complexidade do território brasileiro e a necessidade de atender às populações dos rincões deste País".

Em relação ao PNL 2035, o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcelo da Costa, afirmou que o Ministério apoia a maior diversificação possível de cargas movimentadas nas estradas de ferro. "Temos essa estratégia de investir em carga geral e em contêineres. Não podemos ter ferrovias na quais 70% do total transportado é minério. Estamos transportando até mesmo pão de queijo em ferrovias e abrindo um leque de diversificação que não tem fim".

Ricardo Sampaio, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria de Aviação Civil, destacou que a partir do primeiro semestre de 2022 o Brasil não terá mais aeroportos federais operados pelo Estado. Ele recordou que o transporte aéreo foi muito afetado pela pandemia, com redução de 95% de demanda nos momentos mais agudos da crise sanitária. O Governo Federal espera superar este momento, ainda que já tenha registrado a recuperação de

80% do tráfego do mercado doméstico, com as concessões das "joias da coroa": os aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ).

Clique aqui para conferir a programação completa do segundo dia do Brasil Export

<https://forumbrasilexport.com.br/blog/brasil-export-2/programacao/>

Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária

Data: 29/09/2021



NEOFEED

DEU MATCH: COM APORTE DO FUNDADOR DO TINDER, NOWPORTS DESEMBARCA NO BRASIL

Para operar no Brasil, startup mexicana de logística digital recebe uma extensão da rodada série A de US\$ 8 milhões de Justin Mateen, fundador do Tinder, e dos fundos de venture capital Investo VC e Bristlecone Ventures. Conheça os planos

Por *Ralphe Manzoni Jr.*



A Nowports monitora 40 mil contêineres diariamente

Pouco menos de três meses após receber um aporte série A de US\$ 16 milhões liderado pela Mouro Capital, fundo de venture capital focado em fintechs apoiado pelo Santander, a mexicana Nowports está recebendo uma extensão da rodada de US\$ 8 milhões para desembarcar no Brasil.

A nova rodada tem a participação de Justin Mateen, fundador do Tinder, e dos fundos de venture capital Investo VC e Bristlecone Ventures. Outros investidores, que fazem parte da base de acionistas da Nowports, são a Foundation Capital, Broadhaven Ventures, Monashees, Base10 Partners e Y Combinator.

A Nowports é uma startup que se propõe a digitalizar toda a cadeia de supply chain e logística de seus clientes que precisam transportar mercadorias via navios ou aviões. A companhia cuida de todo o processo e ganha um fee por cada contêiner gerenciado pelo seu software.

“Somos responsáveis por mover a carga do ponto A para o B”, afirma Alfonso de los Rios, CEO e cofundador da Nowports, com exclusividade ao NeoFeed. “Nossa proposta de valor é que digitalizemos todo o processo para que as empresas tenham visibilidade e notificações em tempo real.”

A startup, que tem operações no México, Chile, Colômbia e Peru, está começando a operar no Brasil com a extensão do aporte. Rios mudou-se para São Paulo e está montando a equipe brasileira. Hoje, são apenas três pessoas, mas a meta é atingir mais de 30 funcionários até novembro.

A operação não ficará concentrada apenas em São Paulo. O Porto de Santos, o maior da América Latina, é crucial para a Nowports e a empresa contará também com presença física por lá. De acordo com Rios, o Brasil vai ser o maior mercado da companhia, que foi fundada em 2018 por ele e Maximiliano Casal. A dupla se conheceu em um curso na Universidade Stanford.

Atualmente, a Nowports monitora e transporta cerca de 40 mil contêineres por dia de mais de 1 mil clientes – os nomes não são divulgados. Além de ganhar dinheiro com cada contêiner monitorado, a companhia oferece serviços de seguros e crédito aos seus clientes – nos quais ganha também um fee.

Alfonso de los Rios, da Nowports

A companhia usa tecnologia para monitorar por meio de rastreamento todo o trajeto da carga. “Normalmente, nos conectamos através de satélites a embarcações e aviões, mas para alguns casos especiais também podemos colocar dispositivos IoT (internet of things) nos contêineres”, afirma Rios.

Além de monitorar a carga, a Nowports cuida ainda de todo o processo burocrático de importação e exportação, digitalizando documentos e gerando relatórios automáticos aos clientes.

A plataforma tecnológica da Nowports usa também algoritmos de inteligência artificial para que as empresas possam assumir o controle de seus embarques e possam planejar melhor o momento para movimentarem os seus fretes.

De acordo com Rios, dezenas de milhões de contêineres são importados e exportados da América Latina a cada ano. E quase a metade deles atrasam ou se perdem devido à má gestão.

“As complexidades e burocracias existentes no mercado de comércio exterior podem se tornar uma barreira para muitas empresas expandirem suas atividades”, afirma Caio Bolognesi, sócio da Monashees, um dos primeiros investidores da empresa e que está ajudando no desembarque local. “A Nowports entrega uma plataforma automatizada e eficiente, o que vem impulsionando o seu crescimento para toda a América Latina.”

Fonte: NeoFeed

Data: 29/09/2021

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

DT-E, BR DO MAR E MARCO LEGAL DAS FERROVIAS VÃO EQUILIBRAR E REVOLUCIONAR TRANSPORTES NO PAÍS

Secretários do Ministério da Infraestrutura participaram da primeira edição do Prêmio Rodovias+Brasil, que destaca empreendimentos rodoviários destaque no país



Secretários do MInfra participaram do Brasil Export 2021 e do Prêmio Rodovias+Brasil **Crédito: Alessandro Dias/Divulgação**

Três projetos do Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura, o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), o Marco Legal das Ferrovias e o BR do Mar buscam equilibrar e revolucionar a matriz de transportes no país. Esta foi a avaliação dos secretários do MInfra que participaram nesta terça-feira (28) da primeira edição do Prêmio Rodovias+Brasil, parceria da Secretaria Nacional de Transportes

Terrestres com o Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária (Brasil Export).

As medidas fazem parte do tripé do planejamento, da gestão e da regulação, destacado pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, desde o início da atual gestão. O DT-e reúne mais de 90 documentos analógicos em uma única ferramenta, reduzindo burocracia e

permitindo rendas melhores aos caminhoneiros e menos custos aos produtores. Já o Marco Legal das Ferrovias traz o instrumento de autorização ferroviária, que deve injetar ao menos R\$ 80 bilhões em investimento privado no modal.

Com o BR do Mar, o MInfra pretende aumentar a oferta da cabotagem - a navegação entre portos -, incentivar a concorrência, criar rotas e reduzir custos. “A ideia é que todos os modais se desenvolvam”, resumiu o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, que classificou projeto como “revolucionário”. Segundo Piloni, a intenção é tornar a cabotagem uma alternativa menos custosa e mais acessível. “O projeto trará um choque de oferta de embarcações.”

INICIATIVA PRIVADA – Para o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa, o desafio do Governo Federal é buscar a integração cada vez maior entre os modais e incrementar a interlocução com o setor privado. “Toda a transformação vivida nas últimas duas décadas foi motivada pela participação crescente da iniciativa privada”, disse o secretário, ao destacar as inovações trazidas pelo DT-e e pelo programa Pro Trilhos.

Desde a edição da Medida Provisória 1.065/2021, houve 14 pedidos de autorização para novas linhas ferroviárias, cortando 12 unidades da Federação. “Para fazer tudo que a gente precisa, a gente vai precisar de financiamento. O setor de infraestrutura é fundamental para recuperar a economia, é o setor que traz emprego”, afirmou o secretário-executivo-adjunto do MInfra, Felipe Queiroz.

PREMIAÇÃO – Oito empreendimentos rodoviários foram reconhecidos pela colaboração com o aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes em território nacional. Foram premiadas a construção da ponte sobre o Rio Madeira – BR-364/RO/AC, em Abunã (Região Norte); a construção da segunda ponte sobre o Rio Guaíba – BR-116/RS (Sul); a duplicação de trechos da BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares (Sudeste); a duplicação e restauração da BR-101/NE (Nordeste); e a duplicação da BR-163/MT, entre Cuiabá e Rondonópolis (Centro Oeste).

Na categoria Rodovias Concedidas, os empreendimentos contorno Viário de Florianópolis, na BR-101/SC (trecho Norte), os trabalhos iniciais da BR-101/SC (trecho Sul) e a alça de ligação com a Avenida Portuária, na BR-101/RJ receberam reconhecimento na primeira edição do prêmio, criado como uma forma de reconhecer equipes que diariamente atuam nas rodovias, implementando melhorias e prestam serviços ao cidadão brasileiro.

Os empreendimentos destaques e as unidades premiadas foram definidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 29/09/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DORIA REAGE E PEDE QUE LIRA QUESTIONE PETROBRAS SOBRE ALTA NO COMBUSTÍVEL

O governador de São Paulo, João Doria (PSDB), reagiu nesta quarta-feira às declarações do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), com relação à cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), considerada pelo governo federal como o principal responsável pelo alto preço do combustível no País. Doria negou que o preço seja responsabilidade do ICMS, e sugeriu que Lira indique à Petrobras o porquê dos aumentos constantes do combustível.

“Quem fixa o preço do combustível no Brasil não são os Estados, os governadores, nem mesmo o ICMS, é a Petrobras. A Petrobras, neste momento, pertence ao governo federal”, afirmou Doria, nesta quarta-feira. “Recomendo ao deputado Arthur Lira que indague à Petrobras o porquê dos aumentos constantes nos combustíveis, não só combustíveis nos postos, como também o preço do gás, para o consumidor e para uso industrial.”

Na terça-feira, 28, enquanto acompanhava o presidente Jair Bolsonaro em agenda em Alagoas, o presidente da Câmara mostrou o alinhamento com o discurso do Palácio do Planalto, ao culpar os governadores pelo acréscimo do preço do insumo. “Sabe o que é que faz o combustível ficar caro? São os impostos estaduais”, disse.

Além de pedir maior sensibilidade de dirigentes estaduais com relação ao tema, Lira declarou que os governadores têm de dar “sua cota de sacrifício”. “Estão arrecadando muito neste momento de pandemia.”

O secretário da Fazenda e Planejamento do Estado, Henrique Meirelles, falou na mesma linha do governador de São Paulo e disse que o ICMS não tem mudado ao longo dos anos e que tem acompanhado o preço da gasolina e do óleo diesel fixado pela Petrobrás.

Meirelles também criticou a proposta de fixar o preço do ICMS que foi enviada para o Congresso. Segundo o secretário, a proposição tem várias falhas e não combate o problema principal, que é a flutuação de preços da estatal.

Para o secretário da Fazenda e Planejamento de São Paulo, o projeto apenas diminuiria a arrecadação dos governos dos Estados, o que impacta, diretamente, nos investimentos para a área de saúde, educação e segurança.

Ainda segundo Meirelles, uma possível solução para frear a subida no preço dos combustíveis seria a diminuição da margem de lucro dos acionistas da Petrobras. “A empresa já está com lucro extraordinário e vai continuar tendo lucro sobre combustível. É só baixar um pouco isso, diminuir um pouco os repasses dos lucros ao governo federal, que é o principal acionista, e aos acionistas privados, que estão recebendo livremente o fluxo de dividendos”, explicou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 29/09/2021

IMPORTAÇÕES DE SOJA PELA UE SOMAM 2,97 MI T EM 21/22 ATÉ 26 DE SETEMBRO

(Reportagem de Forrest Crellin)



Fazendeiro em Havrincourt, na França.

PARIS (Reuters) – As importações de soja pela União Europeia na safra 2021/22, iniciada em julho, atingiram 2,97 milhões de toneladas até 26 de setembro, segundo dados publicados pela Comissão Europeia nesta quarta-feira.

Isso em comparação com 3,62 milhões de toneladas na mesma semana na temporada anterior de 2020/21, mostraram os dados.

As importações de colza pela UE até agora em 2021/22 atingiram 1,02 milhão de toneladas, em comparação com 1,61 milhão de toneladas um ano antes.



As importações de farelo de soja até agora em 2021/22 totalizaram 3,35 milhões de toneladas contra 4,17 milhões de um ano atrás, enquanto as importações de óleo de palma ficaram em 1,33 milhão de toneladas ante 1,61 milhão de toneladas.

A comissão disse que os dados não contam com informações da França desde 12 de agosto, e da Itália, desde 10 de setembro.

Os dados semanais foram atrasados de terça-feira devido a um problema técnico.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 29/09/2021

FLUXO CAMBIAL TOTAL NO ANO ATÉ 24 DE SETEMBRO É POSITIVO EM US\$ 20,693 BI, DIZ BC

O fluxo cambial do ano até 24 de setembro ficou positivo em US\$ 20,693 bilhões, informou o Banco Central. Em igual período do ano passado, o resultado era negativo em US\$ 19,248 bilhões.

A entrada líquida pelo canal financeiro neste ano até 24 de setembro foi de US\$ 1,395 bilhão. O resultado é fruto de aportes no valor de US\$ 381,544 bilhões e de retiradas no total de US\$ 380,149 bilhões.

O segmento reúne os investimentos estrangeiros diretos e em carteira, remessas de lucro e pagamento de juros, entre outras operações.

No comércio exterior, o saldo anual acumulado até 24 de setembro ficou positivo em US\$ 19,298 bilhões, com importações de US\$ 153,648 bilhões e exportações de US\$ 172,946 bilhões. Nas exportações estão incluídos US\$ 22,282 bilhões em Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC), US\$ 42,467 bilhões em Pagamento Antecipado (PA) e US\$ 108,197 bilhões em outras entradas.

Setembro

Depois de encerrar agosto com entradas líquidas de US\$ 3,709 bilhões, o País registrou fluxo cambial positivo de US\$ 812 milhões em setembro, até o dia 24, informou o Banco Central.

O canal financeiro apresentou saídas líquidas de US\$ 1,272 bilhão no período. Isso é resultado de aportes no valor de US\$ 33,400 bilhões e de retiradas no total de US\$ 34,672 bilhões.

No comércio exterior, o saldo de setembro até o dia 24, foi positivo em US\$ 2,084 bilhões, com importações de US\$ 14,010 bilhões e exportações de US\$ 16,094 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 1,907 bilhão em ACC, US\$ 2,569 bilhões em PA e US\$ 11,619 bilhões em outras entradas.

Semana

O fluxo cambial registrado na semana passada (de 20 a 24 de setembro) para o Brasil ficou negativo em US\$ 1,172 bilhão, informou o Banco Central.

O canal financeiro apresentou saída líquida de US\$ 655 milhões na semana, resultado de aportes no valor de US\$ 9,776 bilhões e de envios no total de US\$ 10,431 bilhões.

No comércio exterior, o saldo na semana passada ficou negativo em US\$ 517 milhões, com importações de US\$ 4,650 bilhões e exportações de US\$ 4,133 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 415 milhões em ACC, US\$ 478 milhões em PA e US\$ 3,241 bilhões em outras entradas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 29/09/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

SÃO PAULO TEM O MAIOR VOLUME DE DÍVIDA GARANTIDA PELA UNIÃO

O Tesouro compensa os calotes, mas desconta o valor coberto com bloqueios dos repasses dos fundos de Participação dos Estados e Municípios, além de impedir novos financiamentos

O estado de São Paulo é a unidade da Federação com maior saldo devedor garantido pela União. Segundo relatório divulgado hoje (29) pelo Tesouro Nacional, o governo paulista tem R\$ 39,19 bilhões em operações de crédito garantidas pela União, que podem ser cobertas pelo Tesouro caso o estado não pague os financiamentos.

De acordo com o Relatório Quadrimestral de Operações de Crédito Garantidas, do segundo quadrimestre, o saldo total devedor das garantias concedidas a operações de crédito é de R\$ 290,28 bilhões.

As garantias representam os ativos oferecidos pelo Tesouro Nacional para cobrir eventuais calotes em empréstimos e financiamentos dos estados, municípios e outras entidades com bancos nacionais ou instituições estrangeiras, como o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O Tesouro compensa os calotes, mas desconta o valor coberto com bloqueios dos repasses dos fundos de Participação dos Estados e Municípios, além de impedir novos financiamentos.

Sozinho, São Paulo detém a maior parte do saldo devedor garantido pelo Tesouro, 13,5%. Em seguida vêm o Rio de Janeiro, com R\$ 36,46 bilhões (12,6%); Minas Gerais, com R\$ 24,63 bilhões (8,5%); Bahia, com R\$ 16,46 bilhões (5,7%); Ceará, com R\$ 14,63 bilhões (5%); Rio Grande do Sul, com R\$ 11,57 bilhões (4%); Pernambuco, com R\$ 10,51 bilhões (3,6%); e demais estados, com R\$ 70,82 bilhões (24,4%).

As garantias às operações de crédito são concedidas pela União aos entes federados e também às entidades da administração indireta das três esferas de governo.

De acordo com o Tesouro, os estados concentram 77,3% dessas operações garantidas, com saldo devedor de R\$ 224,29 bilhões.

Em seguida estão os municípios e os bancos federais, com 9,5% (R\$ 27,53 bilhões) e 7,7% (R\$ 22,21 bilhões), respectivamente, do saldo devedor. As entidades controladas detêm 3,2% (R\$ 9,21 bilhões) e as estatais federais, 2,4% (R\$ 7,03 bilhões).



Sozinho, São Paulo detém a maior parte do saldo devedor garantido pelo Tesouro, 13,5% (Imagem: Money Times/ Gustavo Kahil)

Do total de recursos garantidos, as operações com credores internos apresentam saldo de R\$ 110,9 bilhões, em instituições como Banco do Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Caixa. As operações externas somam de R\$ 179,32 bilhões, com credores como o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Bird), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco de Desenvolvimento de Américas Latina (CAF).

De acordo com o Tesouro, de janeiro a agosto de 2021, o órgão honrou R\$ 5,51 bilhões em obrigações não honradas pelos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Rio Grande do Norte e Amapá, além do município de Belford Roxo (RJ).

No total, desde 2016, a União realizou o pagamento de R\$ 38,45 bilhões com o objetivo de honrar garantias concedidas a operações de crédito.

O Tesouro Nacional também disponibilizou os dados do relatório no Painel de Garantias

Fonte: MoneyTimes

Data: 29/09/2021

CÂMARA PODE VOTAR NESTA QUARTA-FEIRA PROJETO QUE ALTERA COBRANÇA DE ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS



Deputados vão analisar propostas no Plenário, a sessão está marcada para as 13h55 (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

A Câmara dos Deputados pode analisar nesta quarta-feira (29) o Projeto de Lei Complementar (PLP) 11/20, do deputado Emanuel Pinheiro Neto (PTB-MT), que prevê a incidência por uma única vez do ICMS sobre combustíveis, inclusive importados.

O texto remete ao Conselho de Secretários Estaduais de Fazenda (Confaz) a definição de uma alíquota única. A sessão do Plenário está marcada para as 13h55.

Atualmente, o imposto é recolhido em geral na origem, e as alíquotas são diferentes nos Estados e no Distrito Federal.

Variam também conforme o tipo de produto – na média das regiões metropolitanas, são de 14% para o diesel e 29% para a gasolina, por exemplo.

Segundo o substitutivo preliminar do relator, deputado Dr. Jaziel (PL-CE), ficarão de fora dessa incidência única os lubrificantes e o gás natural e demais hidrocarbonetos gasosos.

As alíquotas a serem definidas deverão ser uniformes em todo o País, podendo ser diferenciadas por produto, e sua redução e restabelecimento dependerá da noventena, prazo de 90 dias entre a mudança e a sua vigência.

Em vez de uma incidência percentual sobre o preço, a alíquota incidirá sobre a unidade de medida (litros, por exemplo).

Os contribuintes do ICMS cobrado dessa forma serão os produtores, os que sejam equiparados a eles e os importadores, abrangendo ainda aqueles que produzem combustíveis de forma residual, os formuladores de combustíveis por meio de mistura mecânica e as bases das refinarias de petróleo.

Entidades beneficentes

Também na pauta consta o Projeto de Lei Complementar (PLP) 134/19, que reformula algumas regras para a certificação de entidades beneficentes às quais a Constituição assegura imunidade nas contribuições para a seguridade social.

Entretanto, permanecem iguais as principais normas sobre como essas entidades devem oferecer serviços gratuitos para contarem com a isenção dessas contribuições.

A reformulação decorre de decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que considerou inconstitucionais vários artigos da Lei 12.101/09 porque a regulamentação dessa imunidade deve ser feita por meio de lei complementar.

De autoria do deputado Bibó Nunes (PSL-RS), o texto conta com substitutivo preliminar do relator pela Comissão de Seguridade Social e Família, deputado Antonio Brito (PSD-BA).

Nos requisitos para obter e manter a certificação, o relator incluiu trecho para deixar claro que, na hipótese de prestação de serviços a terceiros, a imunidade não poderá ser transferida a essas pessoas.

Isso valerá para terceiros do setor público ou privado, com ou sem cessão de mão de obra.

Vale gás

Já o Projeto de Lei 1374/21, do deputado Carlos Zarattini (PT-SP) e outros, cria o programa Gás Social para subsidiar o preço do gás de cozinha para famílias de baixa renda.

Os beneficiários serão as famílias de baixa renda inscritas no Cadastro Único para programas sociais do governo federal (CadÚnico).

De acordo com o parecer preliminar do relator, deputado Christino Aúreo (PP-RJ), o Ministério da Cidadania terá 60 dias para regulamentar os critérios para definir as famílias a serem contempladas, a periodicidade do benefício e a forma de pagamento, cujas parcelas não podem passar de 60 dias de intervalo.

Até que haja condições técnicas e operacionais para implantar de fato o programa, o Poder Executivo será autorizado a pagar um auxílio provisório por até 90 dias às famílias em situação de extrema pobreza.

Fonte: MoneyTimes

Data: 29/09/2021

INCIDENTE EM IPATINGA FAZ USIMINAS PARALISAR ALTO FORNO POR ATÉ 5 MESES; ANALISTAS VEEM IMPACTO NEGATIVO, MAS LIMITADO

A siderúrgica não deu detalhes sobre o ocorrido

Por Equipe InfoMoney - 27 set 2021 12h10 - Atualizado 2 dias atrás

SÃO PAULO – A Usiminas (USIM5) anunciou nesta segunda-feira que, devido a um incidente ocorrido em 24 de setembro, vai paralisar operações de seu alto forno nº 2 da usina de Ipatinga (MG) por um período de 90 a 150 dias.

A siderúrgica não deu detalhes sobre o ocorrido. O equipamento tem capacidade de produzir 55 mil toneladas de ferro-gusa por mês. A empresa afirmou em fato relevante que vai compensar a parada com estoques e comprando placas no mercado.

Com a notícia, os ativos USIM5 fecharam com queda de 2,09%, a R\$ 15,95.

O Itaú BBA aponta que o impacto é negativo, mas limitado. O acidente provavelmente afetará a produção e / ou custos da empresa no curto prazo.

Os analistas lembram que o alto forno estava aumentando sua produção desde meados de junho, e o equipamento tem uma capacidade de cerca de 600 mil toneladas por ano.

“Acreditamos que o impacto geral pode ser minimizado pelo uso dos estoques da Usiminas e pela aquisição de placas de terceiros. No entanto, os custos de aquisição de placas de terceiros são maiores do que os custos de produção de suas próprias placas. Se tivéssemos que estimar US\$ 200 a tonelada para isso, o impacto negativo potencial poderia ser US\$ 200 multiplicado por 250

mil toneladas = US\$ 50 milhões, ou cerca R\$ 250 milhões, o que representa um pouco menos de 5% de nossa estimativa de Ebitda [lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações] para 2022", ressaltam os analistas.

Para a indústria, esse acidente pode acabar beneficiando outros produtores de aço, como Gerdau (GGBR4 e CSN (CSNA3) em meio à oferta mais apertada.

O Bradesco BBI também destaca que a Usiminas voltará a ter que fazer o que vinha fazendo no ano passado, aumentando as compras de placas de terceiros para manter as vendas de laminados. Os analistas do banco, contudo, mantêm recomendação outperform (desempenho acima da média) para as ações USIM5.

Fonte: *MoneyTimes*

Data: 27/09/2021



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA - DF

SUSPENSÃO DECISÃO DO TRF3 QUE IMPEDIA DIREITO DE PREFERÊNCIA PARA ATRACAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Humberto Martins, suspendeu os efeitos de decisão cautelar do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF3) que afastou qualquer preferência de atracação em dois pontos do Cais do Saboó, localizado no Porto de Santos.

Para o ministro, o Poder Judiciário, ao interferir na atuação da autoridade portuária e no exercício da regulação técnica realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), substituiu indevidamente o processo legítimo de elaboração das regras para o setor, que envolve a administração pública e os participantes do mercado.

A liminar do tribunal regional foi concedida em ação promovida por duas empresas contra a Autoridade Portuária de Santos (SPA), a fim de evitar que elas fossem preteridas no direito de atracação nos berços 2 e 3 no Cais do Saboó. As autoras questionam o processo seletivo simplificado que resultou em contrato com outra empresa e no qual foi prevista a preferência de atracação.

No pedido de suspensão da decisão do TRF3, a SPA alegou que a Antaq validou o processo seletivo e o contrato discutido na ação. Segundo a autoridade portuária, a suspensão acarreta prejuízo à prestação do serviço público e poderia gerar perda de arrecadação anual de mais de R\$ 2 milhões.

SPA firmou contrato no exercício de sua competência legal

O ministro Humberto Martins observou que, no exercício de sua competência legal, a SPA – empresa pública responsável pela administração do Porto de Santos, sob a regulação da Antaq – estabeleceu política de exploração de vantagem comercial em relação aos operadores portuários que realizam operações de descarga, por intermédio de contrato de arrendamento transitório, firmado após o devido processo licitatório.

"Nesse sentido, esses atos administrativos devem prevalecer, já que dotados da presunção de legalidade, até que a questão seja decidida, no mérito e definitivamente, pelo Poder Judiciário. Assim sendo, é patente o risco de violação da ordem pública decorrente da decisão liminar", afirmou.

Ambiente multilateral e debate técnico

De acordo com Humberto Martins, a substituição, pelo Judiciário, de decisão administrativa construída em ambiente multilateral propício para o diálogo técnico atinge a isonomia entre os agentes participantes do mercado – operadores que, inclusive, participam da elaboração das políticas de regulação por meio de audiências públicas, debates e contribuições em estudos técnicos.

Segundo o ministro, a manutenção dos efeitos da decisão do TRF3 afetaria "a autonomia regulatória da administração pública, com impacto cascata com relação aos demais agentes envolvidos nesse mercado especializado".

Leia a decisão na SLS 3.002.

Fonte: Superior Tribunal de Justiça

Data: 27/09/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

LIRA RESPONSABILIZA ICMS PELOS COMBUSTÍVEIS, MAS CONTINUA COBRANDO PETROBRAS

Por epbr - 29 de setembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

Em um ato com o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) em Alagoas, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP), defendeu nessa terça (28/9) mudanças na legislação tributária para adotar um ICMS fixo para os combustíveis.

— O tributo é uma das principais fontes de arrecadação de estados e municípios. A proposta de Bolsonaro, agora encampada por Lira, é que o ICMS tenha um valor fixo, e não uma alíquota que varia de acordo com o preço do produto nas bombas.

— Em discurso, Lira defendeu que os governadores “deem a sua cota de sacrifício” para reduzir os preços ao consumidor final. E, assim como Bolsonaro, acusou o imposto estadual de ser o “vilão” dos reajustes dos combustíveis.

— “Sabe o que é que faz o combustível ficar caro? São os impostos estaduais. Os governadores têm que se sensibilizar e o Congresso Nacional vai debater um projeto que trata do imposto do ICMS ad rem para que ele tenha um valor fixo [...] Não é justo que os mais humildes pague as contas para manter a arrecadação crescente”, disse Lira. Folha de S. Paulo

— Bolsonaro enviou este ano à Câmara o projeto de lei complementar (PLP 11), que estabelece um valor fixo de ICMS sobre os combustíveis, mas foi ignorado até mesmo por sua base de apoio.

— Por isso, no início de setembro, o governo federal anunciou que entraria com uma ação direta de inconstitucionalidade por omissão no Supremo Tribunal Federal (STF) para levar o Congresso Nacional a mudar o ICMS dos combustíveis.

— Mesmo diante da manifestação ao lado de Bolsonaro, Lira continua cobrando da Petrobras mudanças em sua política de reajustes.

— Nessa terça (28/9), Lira criticou o diretor de Comercialização e Logística da Petrobras Cláudio Mastella, que sinalizou que os preços podem continuar subindo.

— “O diretor da Petrobras Cláudio Mastella diz que estuda com ‘carinho’ um aumento de preços diante desse cenário. Tenho certeza que ele é bem pago para buscar outras soluções que não o simples repasse frequente”, escreveu Lira em seu Twitter. UOL

Petrobras reajusta diesel nas refinarias E um dia após o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, dizer que a empresa não mudaria sua política de reajustes e o diretor Cláudio Mastella ter apontado defasagem em relação ao mercado internacional, a petroleira anunciou um reajuste de 8,9% (25 centavos) nos preços do diesel A em suas refinarias a partir desta quarta (29/9), após 85 dias de preços estáveis.

— O preço do diesel passa de R\$ 2,81 para R\$ 3,06 por litro, na média. Como o diesel (88%) é misturado ao biodiesel (12%), a parcela da Petrobras no diesel vendido nos postos sobe 22 centavos, para os meses de setembro e outubro.

— Para novembro e dezembro, o governo federal decidiu reduzir a mistura de biodiesel para 10% (B10), elevando a participação de diesel fóssil no combustível final.

— A Petrobras alegou defasagem entre os preços praticados pela empresa e o que é cobrado no mercado internacional para justificar o reajuste, em um momento que o dólar permanece em alta e o barril de petróleo Brent se aproxima dos US\$ 80.

— “Esse ajuste é importante para garantir que o mercado siga sendo suprido em bases econômicas e sem riscos de desabastecimento pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras”, afirma a companhia em nota, na qual menciona também “distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”.

— Na segunda (27/9), a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) anunciou que iria ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) contra os preços praticados pela Petrobras, alegando defasagens elevadas.

— Segundo levantamento da Abicom, para o óleo diesel a defasagem estava em R\$ 0,39/litro (-13%). Para a gasolina, R\$ 0,26/litro (-9%).

— Conforme informações publicadas pela companhia, a participação da Petrobras no valor final do diesel é da ordem de 52%, antes do reajuste. O restante é distribuído entre as margens brutas de distribuição e revenda (11,1%), do biodiesel (13,9%), impostos estaduais (ICMS, 16%) e federais (6,9%), para o período de 19 a 25 de setembro.

Caminhoneiros ameaçam novamente Com o novo aumento do diesel, cresce entre os caminhoneiros a expectativa de uma greve da categoria para forçar o governo a baratear o combustível. As últimas tentativas de paralisação foram frustradas – à exceção do movimento estimulado pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido) em 7 de setembro, em sua tentativa de intimidar o Legislativo e o Judiciário.

— Presidente do Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC), Plínio Dias diz que o assunto vai ser tratado na próxima reunião das lideranças da categoria, que será realizada no dia 16 de outubro, no Rio de Janeiro.

— “Tem vários motoristas querendo parar, mas tudo vai depender desse encontro no Rio. Nossa intenção não é essa e sim sentar e dialogar pra todos saírem com ótimas condições de trabalho, sem ter que paralisar nosso país”, disse ele. UOL

CNOOC compra mais 5% do excedente de Búzios A Petrobras informou que a chinesa CNOOC, uma de suas sócias no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, manifestou interesse em

comprar parcela adicional, de 5%, no Contrato de Partilha de Produção do Excedente da Cessão Onerosa da área. O valor estimado a ser recebido pela Petrobras à vista no fechamento da operação será de US\$ 2,08 bilhões

— A opção de compra já estava prevista no contrato assinado com as parceiras CNOOC e CNODC no leilão do volume excedente ao Contrato de Cessão de Cessão Onerosa do campo de Búzios, realizado em 06/11/2019. A Petrobras detém 90%, com as chinesas com 5% cada uma. A CNODC ainda não se manifestou.

— A efetividade da transação está sujeita às aprovações do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), da ANP e do Ministério de Minas e Energia (MME).

Vazamento em duto paralisa produção de Manati A Enauta informou que a produção do campo de Manati, na Bacia de Camamu, no litoral da Bahia, foi interrompida de forma preventiva na segunda (27/9), em função de um pequeno vazamento de gás na parte terrestre do duto entre a estação de compressão e a estação de tratamento de gás.

— A Petrobras, operadora de Manati (35% de participação) está avaliando as causas do incidente e informou, em nota, que prevê o retorno da produção até o fim desta semana. A empresa disse ainda que não há risco de desabastecimento de gás ao mercado. A média de produção do campo em setembro estava em 3,1 milhões de m³/dia.

— A Enauta Energia, subsidiária integral da companhia, possui 45% de participação no campo. Em 16 de agosto de 2020, a Enauta anunciou um acordo de venda para a Gas Bridge de sua participação total, com data efetiva em 31 de dezembro de 2020.

— A transação está sujeita a uma série de condições precedentes, e os atos necessários para a conclusão do contrato devem ser realizados até 31 de dezembro de 2021.

— Ainda no ano passado, a Gas Bridge adquiriu as participações da Petro Rio (10%) e da Geopark (10%) em Manati. A Petrobras também anunciou sua intenção de vender sua parte no ativo.

Brent recua após superar US\$ 80 O contrato futuro do Brent recuou nessa terça (28/9), após atingir 80 dólares por barril pela primeira vez em quase três anos, quando uma forte alta de cinco dias perdeu força, com investidores realizando lucros.

— O Brent recuou 0,44 dólar, ou 0,6%, para 79,09 dólares o barril, após atingir a máxima desde outubro de 2018 em 80,75 dólares. O WTI recuou 0,16 dólar, ou 0,2%, para 75,29 dólares o barril, após atingir 76,67 dólares, também uma máxima desde julho.

— Os preços de referência recuaram, com a demanda por combustível crescendo e os comerciantes esperando que os principais países produtores de petróleo decidam manter a oferta apertada quando a Opep se reunir na próxima semana. Reuters

Waiver em consulta pública A ANP iniciou nessa terça (28/9) consulta pública de 45 dias sobre 37 pedidos de isenção de conteúdo local (waiver), relativos a 24 blocos exploratórios marítimos. É a primeira consulta pública do tipo desde a publicação da Resolução ANP nº 726/2018, que estabelece as normas para concessão dessa isenção.

— Os pedidos de isenção colocados da atual consulta pública se referem a contratos de fornecimento de afretamento de sonda, associados a blocos adquiridos nas Rodadas 7 e 9 da ANP.

— O waiver é concedido em caráter excepcional e isenta do cumprimento do conteúdo local contratações de bens e serviços por motivos específicos: inexistência de fornecedor nacional;

caracterização de preço e/ou prazo excessivos; e/ou utilização de nova tecnologia não disponível no país.

— Cabe à operadora do contrato demonstrar, por meio de informações e documentos, as motivações de enquadramento nas hipóteses alegadas, e que serão submetidas a consulta pública como uma etapa da instrução processual de análise de mérito.

— Ao final do período de consulta, a ANP irá analisar todas as contribuições para julgar os pedidos de isenção e, caso considere necessário, pode ainda realizar uma audiência pública para ouvir as partes interessadas, o mercado e a sociedade em geral.

Regás da Bahia A Petrobras assinou nessa terça (28/9) com a Excelerate Energy o contrato de arrendamento do Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia (TR-BA) e instalações associadas. O valor é de cerca de R\$ 102 milhões, com vigência até dezembro de 2023, além dos demais contratos acessórios associados ao processo.

— A Excelerate chegou a ser desclassificada pela Petrobras do processo de arrendamento. Agora, está buscando a transferência das licenças e autorizações necessárias para a operação de um novo navio regaseificador no terminal.

— Assim que isso ocorrer, a Petrobras deslocará o seu regaseificador do TR-BA para o Terminal de Regaseificação de GNL de Pecém, no Ceará, cuja unidade foi desmobilizada em março.

— Segundo nota da Petrobras, “a iniciativa é um importante passo para o processo de abertura e aumento da competitividade do segmento de gás natural no Brasil e está prevista no Termo de Compromisso de Cessação (TCC) firmado com o Conselho Administrativo de Defesa Econ mica (Cade)”.

Leilão de reserva A Aneel abriu nesta quarta-feira (29/9) as consultas públicas n  63/2021 e 61/2021, que tratarão respectivamente da sistemática do Leilão de Reserva de Capacidade de 2021 e dos futuros contratos de reserva de capacidade. O certame, voltado para a contrata o de termelétricas, está previsto para 21 de dezembro.

— A CP n  63/2021 coloca em discussão o edital do Leilão n  11/2021, no qual serão negociados dois produtos: Energia e Potência.

— Em rela o ao produto Potência, a Câmara de Comercializa o de Energia Elétrica (CCEE) celebrar  com os compradores os Contratos de Uso de Potência para Reserva de Capacidade (COPCAP). A reda o padrão do COPCAP e as altera es na Resolu o Normativa n  751/2016, referente aos contratos sob gestão da CCEE, estão entre os pontos em debate na Consulta Pública n  61/2021.

— A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) cadastrou 132 projetos para o leilão, totalizando 50,6 mil MW de potência. Dentre eles, 47 mil MW provêem de termelétricas a gás natural e 9,3 mil MW são oriundos de empreendimentos existentes, ou seja, que estão em opera o comercial.

Bradesco contrata energia solar A Enel X e o Bradesco firmaram contrato para o desenvolvimento e constru o de nove usinas fotovoltaicas no Rio de Janeiro, Ceará e Goiás. Com potência total de 11 MWpm, as plantas v o abastecer mais de 300 agências do Bradesco nesses estados. O acordo dura dez anos e pode ser prorrogado.

— As plantas estão sendo instaladas em Quixeré (CE); Buriti Alegre (GO); e Seropédica e Campos dos Goytacazes (RJ). Ao todo, serão 18.550 painéis solares, distribuídos em 246.431 m2. A previsão   que as usinas iniciem as opera es em junho de 2022.

— O projeto de gera o distribuída da Enel X para o Bradesco vai evitar a emissão anual de cerca de 12 mil toneladas de CO2, neutraliza o que corresponde ao plantio de cerca de 86 mil  rvores.

Engie compra projeto fotovoltaico no RN A Engie Brasil Energias Complementares anunciou a compra da sociedade de propósito específico (SPE) Assu Sol Geração de Energia. A SPE pertence à Infinito Energy Investimentos e Participações e à Atlântica Solar Power. O valor da operação é de até R\$ 41,25 milhões.

— A SPE é detentora do projeto do Complexo Fotovoltaico Assú Sol, localizado no município de Assú, no Rio Grande do Norte. Com capacidade instalada total estimada de até 750 MW, o projeto será desenvolvido na mesma região onde a Engie opera, desde 2017, a Usina Fotovoltaica Assú V.

— “A aquisição amplia em aproximadamente 50% o potencial de capacidade instalada de nosso portfólio de projetos em estágio avançado de desenvolvimento, que passa a totalizar mais de 2,2 GW, em linha com nossa estratégia de investimentos em geração de energia a partir de fontes renováveis, acelerando a transição da matriz elétrica brasileira”, comentou o diretor presidente e de Relações com Investidores da Engie, Eduardo Sattamini.

— A Engie Brasil Energias Complementares é controlada pela Engie Brasil Energia.

Johnson minimiza crise de combustíveis O primeiro-ministro do Reino Unido, Boris Johnson, tentou acalmar a população nessa terça (28/9), após postos de combustíveis de grandes cidades ficarem secos. Ele disse que o governo está atuando para que as cadeias de abastecimento estejam prontas para o período que antecede o Natal.

— Johnson disse que a situação está melhorando, embora em muitas regiões centenas de postos continuem fechados e motoristas passem horas circulando ou parados em filas para encher o tanque.

— Foram as primeiras declarações do premiê desde que problemas de suprimento de combustível começaram no final da semana passada, quando petrolíferas relataram dificuldade no transporte de gasolina e diesel das refinarias para os postos.

— Um clima de caos se apoderou do Reino Unido nas últimas semanas, já que a escassez de caminhoneiros tensionou as cadeias de suprimento e uma disparada nos preços do gás natural no atacado europeu está causando graves dificuldades em empresas de energia.

— A escassez de caminhoneiros pós-Brexit é exacerbada pela suspensão dos exames de habilitação para condução de caminhões durante os lockdowns da Covid, além da saída de pessoas do setor de fretes. Reuters

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/09/2021

“ACEITAMOS TRATAR DA REDUÇÃO DOS IMPOSTOS SOBRE O CONSUMO”, DIZ WELLINGTON DIAS

Com pressão de combustíveis, governadores cobram reforma tributária ampla, com compensação para estados

Por Larissa Fafá e Gustavo Gaudarde - 29 de setembro de 2021 - Em Combustíveis, Congresso, Política energética

Brasília e Rio – Com a crescente insatisfação com a inflação dos combustíveis, que contamina outros setores da economia, os governadores voltam a defender uma reforma tributária ampla, com redução da carga tributária sob o consumo.

“Insistimos em votar a reforma tributária apresentada pelos estados e que altera mais que o ICMS de combustível, simplifica, acaba com a guerra fiscal, cria o fundo de desenvolvimento regional e

sem participação da União”, afirmou o coordenador do Fórum Nacional de Governadores, Wellington Dias (PT), do Piauí, à epr nesta quarta (29).



Governador do Piauí, Wellington Dias (PT) e coordenador do Fórum dos Governadores (foto por Cleia Viana, Câmara dos Deputados)

A proposta, que foi discutida no Congresso Nacional antes da decisão chancelada por Arthur Lira (PP/AL) de fatiar a reforma, prevê a unificação de impostos federais e estaduais e a substituição por um Imposto sobre Valor Agregado (IVA).

“Aceitamos tratar da redução dos impostos sobre o consumo e com regras que não desequilibrem estados e municípios”, reforça Wellington Dias.

Na terça (29), após a Petrobras realizar o primeiro reajuste em 85 dias nos preços do diesel, o presidente da Câmara, Arthur Lira, prometeu pautar a reforma do ICMS proposta pelo governo federal.

A proposta do governo federal já tem relatório e pode ser votada no plenário da Câmara, mas ainda não há um acordo fechado entre Lira e as lideranças do centrão.

“Eu não consigo entender ter uma oportunidade de uma reforma tributária para valer e a gente querer inventar uma reforma picotada”, criticou o governador do Piauí.

A pressão é pela redução da carga tributária dos estados, mas sem compensação, não têm apoio da maioria dos governadores. A arrecadação com petróleo, combustíveis e lubrificantes gira em torno dos 18% da arrecadação total com ICMS dos estados.

A proposta apoiada pela maioria dos estados foi feita por meio do Comsefaz – Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda.

O governo federal abandonou a articulação em torno das propostas originais, que vinham sendo negociadas na Câmara e no Senado Federal, por meio de PECs, desde 2019.

A opção foi por fatiar a reforma e aprovar, primeiro, o que seria a segunda fase: mudança nas regras do imposto de renda e dividendos, que passou na Câmara sob críticas do mercado. Ainda precisa ser discutida no Senado.

Lira convoca reunião de líderes

Uma definição pode sair da reunião de líderes que ocorre nesta quarta (29).

Ontem, minutos antes de a Petrobras confirmar o reajuste de 8,9% nos preços dos diesel A, após um congelamento de 85 dias, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL), anunciava que iria “colocar alternativas em discussão no colégio de líderes” para a pressão “insustentável” dos combustíveis na inflação.

Horas depois, virou a carga para os estados, anunciou a votação da reforma do ICMS – que teve o relatório apresentado nesta terça (28) – e marcou um almoço de líderes na residência oficial da Presidência da Câmara para esta quarta (29).

“O fato é que o Brasil não pode tolerar gasolina a quase R\$ 7 e o gás a R\$ 120”, disse Lira, em nova escalada das críticas à política de preços da Petrobras.

Mas até ontem a noite os deputados não foram avisados qual seria a proposta. A maioria reclama dos preços, mas a decisão sobre dar andamento a um projeto é, antes de tudo, de Lira.

Enquanto isso, a crise se retroalimenta: a inflação gera impopularidade para o governo e, portanto, para sua base. O apoio nos estados ganha relevância nos planos de reeleição dos deputados federais.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/09/2021

RELATOR CONFIA EM ACORDO POR REFORMA DO ICMS DOS COMBUSTÍVEIS

Por Larissa Fafá e Gustavo Gaudarde - 29 de setembro de 2021 - Em Combustíveis, Congresso



Deputado federal Dr. Jaziel (PL/CE), no plenário da Câmara dos Deputados (foto por Pablo Valadares, da Agência Câmara)

Brasília e Rio – O relator do projeto de reforma do ICMS dos combustíveis, Dr. Jaziel (PL/CE), apresentou ontem seu parecer, com mudanças que atendem a pedidos do setor de combustíveis.

O deputado federal, da base do governo, confia que o momento é propício para a aprovação das reformas, inclusive porque caberia aos governadores definir a nova alíquota.

A proposta do governo federal é tabelar o ICMS com uma alíquota única no país todo, cobrada no primeiro elo da cadeia de combustível e destinada aos estados onde os produtos são consumidos.

No plenário, o texto final pode mudar.

O próprio Jair Bolsonaro já chegou a afirmar publicamente que o governo poderia abrir mão da alíquota nacional para chegar a um acordo com as bancadas dos estados.

A simplificação passa pela substituição da cobrança percentual sobre o valor final dos combustíveis, para um valor fixo por quantidade.

Assim, alguns estados arrecadariam mais e outros menos em relação ao ICMS atual.

Jaziel, por sua vez, acredita que a resistência na Câmara pode ser vencida com a criação de uma câmara de compensação.

“Atualmente, as alíquotas do ICMS combustíveis variam muito (de 25% a 34% no caso da gasolina; de 12% a 25%, no caso do diesel; e de 13,3% a 32%, no caso do etanol), de modo que a unificação poderá gerar perda de arrecadação para alguns estados, como o do Rio de Janeiro e o do Rio Grande do Sul”, diz o documento elaborado pelo relator para defender a proposta na Câmara.

Outra proposta na mesa é permitir que estados onde a carga tributária seria maior com a alíquota tabelada possam conceder benefícios fiscais, mas há um risco dessa medida infringir regras constitucionais.

Jaziel promoveu outras alterações, em linha com demandas do setor de óleo e gás, como a exclusão de lubrificantes, querosene e do gás natural. O deputado tem sido apoiado por equipes do Ministério da Economia.

A contrapartida, que já foi alertada por deputados em discussões na Câmara, é que da mesma forma que a arrecadação vigente aumenta com a alta dos preços, ela também cai se o mercado mudar de direção – o que não vai ocorrer no curto prazo.

“Com a previsão de que o valor do ICMS passará a ser fixo (e não um percentual do valor da venda), os preços dos combustíveis passarão a oscilar menos, pois parte significativa de seu custo ficará ‘engessada’”, diz a defesa da proposta.

Caberia aos estados, por meio de suas secretarias de Fazenda, chegar a um acordo para definir a alíquota.

“Além disso, a concentração do tributo na refinaria reduzirá a evasão fiscal (cerca de R\$ 7 bilhões por ano), que ocorre principalmente nas distribuidoras”.

Esse modelo eliminaria também os preços médios ponderados ao consumidor final (PMPF), um levantamento quinzenal feito pelas Receitas estaduais sobre os quais são aplicados os percentuais.

A crítica é que os PMPFs acabam criando um referencial de preço para os combustíveis, que é recolhido por substituição tributária pelas refinarias, com base nas pesquisas de preços dos estados.

O ICMS acaba sendo um imposto de operacionalização complexa e difícil fiscalização. Além da carga tributária, a simplificação é um ponto na agenda das empresas do setor.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

LIRA QUER PEC PARA MUDAR ICMS DE COMBUSTÍVEIS E 'COLCHÃO' PARA ABSORVER VARIAÇÃO DO PREÇO DA GASOLINA

Propostas serão apresentadas pelo presidente da Câmara a líderes partidários no começo na tarde desta quarta-feira

Por Geralda Doca e Manoel Ventura



Com medo de desabastecimento, motoristas lotam postos de combustíveis na capital pernambucana
Foto: Agencia Enquadrar / Agência O Globo

BRASÍLIA — Na tentativa de reduzir o preço dos combustíveis e agradar o presidente Jair Bolsonaro, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), pretende atuar em duas frentes. Uma seria aprovar uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) para reduzir o ICMS. O imposto é cobrado sobre o preço nas

bombas, nos estados, e varia de 12% a 40%, dependendo do produto e do governo estadual.

A outra iniciativa prevê a criação de um colchão que permitiria à Petrobras reajustar os preços em períodos maiores, a cada três meses, quatro meses, reduzindo a variação de curto prazo que existe atualmente.

As alternativas serão discutidas nesta quarta-feira na reunião com líderes dos partidos. Na véspera, Lira escreveu nas redes sociais que o "Brasil não pode tolerar gasolina a quase R\$ 7".

A declaração foi feita no mesmo dia em que a Petrobras anunciou reajuste no preço do diesel para as distribuidoras. O combustível acumula alta de 51% neste ano.

Resistência dos governadores

A legislação do ICMS é de competência estadual e a mudança deve enfrentar a resistência dos governadores. Caso avance, a alternativa teria impacto na arrecadação. Uma solução seria criar uma fonte de compensação para os estados, disse uma fonte envolvida nas discussões.

Carne, gasolina, conta de luz: Como a inflação chegou a quase 10%? Gráficos mostram os motivos e o peso no bolso

Segundo técnicos que atuam na proposta, diferentemente de outros impostos que têm alíquotas fixas, o cálculo do ICMS corresponde a um percentual do preço ao consumidor.

Assim, quando produto fica mais caro, o valor de ICMS a ser recolhido também aumenta, mesmo que a alíquota do imposto continue a mesma. Entretanto, estados refutam esta crítica e afirmam que a legislação do ICMS não muda há mais de dez anos.

O colchão para absorver variações do preço do combustível, que é afetado pelo dólar e pela cotação internacional do petróleo, também teria problemas para ser colocado em prática. Os recursos precisariam sair de alguma fonte, em momento de pouco espaço fiscal.

Fundo para compensação

O governo e o Congresso voltaram a discutir a criação de um fundo para suavizar o preço da gasolina e do diesel. De acordo com integrantes do Executivo e parlamentares, a medida ganhou corpo nos últimos dias por conta da alta dos combustíveis e pela pressão do presidente da Câmara.

A ideia, que já vinha sendo defendida desde o início do ano passado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e que passou por equipes do governo do ex-presidente Michel Temer, nunca foi colocada em prática.

A medida ganhou força agora, segundo uma fonte que participa diretamente da elaboração do plano, porque seria mais viável que outras alternativas sobre a mesa — como mexer no ICMS.

O fundo em discussão seria abastecido com recursos arrecadados pelo governo federal pela exploração de petróleo, como royalties e participações especiais. A ideia é criar um “preço-limite”, a partir do qual o fundo seria abastecido para segurar o preço, criando uma espécie de colchão para os valores.

Regime tributário

Os combustíveis fazem parte do regime de substituição tributária. Isso significa que os tributos são recolhidos na origem da cadeia econômica, nas refinarias, considerando as diversas operações dessa cadeia.

Quando a refinaria vende o produto para a distribuidora, ela já embute o preço dos impostos de toda a cadeia. Como o mercado é livre, ou seja, os postos podem definir os preços, a refinaria se baseia em um valor informado pela secretaria de Fazenda de cada estado: o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF), que é a média de preços ditada pelo varejo.

A Câmara dos Deputados tem prerrogativa para mudar esse regime para o chamado monofásico, cobrança do tributo de uma única vez. O valor total arrecadado na cadeia é sintetizado numa única alíquota.

O segundo passo seria mexer na sistemática de cálculo do ICMS sobre combustíveis, fixando uma alíquota fixa. Nesse caso, para cada litro de combustível vendido o ICMS representa um valor fixo.

Contudo, isso é uma atribuição do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) e quem vota são os secretários de Fazenda dos estados e as decisões precisam de unanimidade.

Frente dos caminhoneiros quer CPI

O reajuste do diesel anunciado pela Petrobras, levou o presidente da Frente Parlamentar dos Caminhoneiros Autônomos, deputado Nereu Crispim (PSL-RS), a entrar com pedido de instalação de uma CPI para investigar a alta no preço dos combustíveis e do gás de cozinha.

Estratégia: Empresas aumentam frota própria e adotam frete flexível para se protegerem de greves de caminhoneiros

Em nota, a Frente cita a necessidade de desvendar “o segredo dos aumentos”. A iniciativa depende do aval do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL).

Crispim disse que tomou a iniciativa na madrugada e que ainda precisa coletar as assinaturas necessárias para a instalação da CPI. Caso a ideia não vingue, destacou, um projeto de sua autoria em tramitação da Casa, que prevê a criação de um fundo de estabilização dos combustíveis a partir de taxas na exportação do petróleo bruto, poderá ganhar força.

“Está claro que a Petrobras tem praticado medidas com critérios antieconômicas sobre o preço dos combustíveis e derivados de petróleo e gás natural favorecendo importadores e agentes e investidores estrangeiros contra o consumidor brasileiro”, diz a nota, acrescentando:

“Precisamos desvendar com urgência o “segredo” dos aumentos desenfreados dos combustíveis e do gás de Cozinha. O fato é que existe solução para equilibrar esses preços, o que falta é uma administração coerente. Se a Petrobrás praticasse o preço de paridade internacional, as refinarias estariam operando a plena carga e as importações dessa ordem não seriam necessárias.”

Crispim ressaltou que a iniciativa não tem qualquer relação com movimentos grevistas da categoria e com os atos registrados no dia 7 de setembro.

— Estamos tentando resolver o problema da categoria de forma política — afirmou o presidente da Frente parlamentar, que reúne 272 deputados e 22 senadores.

Ele confirmou que participaria da reunião entre Lira e líderes dos partidos para discutir o assunto, nesta quarta-feira. Mas que aguarda um encaminhamento para o problema.

Transporte público

Em nota divulgada nesta quarta-feira, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos disse que o aumento do diesel é preocupante porque o combustível representa em média por 26,6% do custo total das empresas operadoras.

“Como os reajustes aplicados ao diesel este ano representam uma alta acumulada de 51% no preço do combustível, o impacto direto no custo das empresas operadoras do transporte público por ônibus urbano é de 13,5%, o que deve ser repassado, de imediato, para as tarifas públicas naqueles sistemas de transporte que não têm subvenção pública”, afirma o texto.

A associação afirma que a alta do diesel compromete a recuperação do setor de transporte público, que registra prejuízo de mais de R\$ 16,7 bilhões acumulado no período de março de 2020 a junho de 2021 em função da queda da demanda de passageiros pagantes, resultado das medidas de isolamento social para a contenção da pandemia da Covid-19.



CAGED: BRASIL ABRE 2,2 MILHÕES DE VAGAS COM CARTEIRA ASSINADA NO ANO

Em agosto, foram criados 372,3 mil postos de trabalho. Resultado é reflexo de avanço na economia e do programa de manutenção de emprego
Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – O Brasil criou 372.265 vagas de emprego formal no mês de agosto. Com isso, ao longo dos oito primeiros meses de 2021, o país soma 2.203.987 novos postos de trabalho com carteira assinada. Porém, mesmo com a alta da inflação, o valor do salário médio de admissão recuou em agosto: ficou em R\$1.792,07, uma redução real de R\$25,78 no montante.

Os números são do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) e foram divulgados nesta quarta-feira pelo Ministério do Trabalho.

O desempenho do mês de agosto é resultado de 1.810.434 admissões e de 1.438.169 desligamentos, gerando o saldo de 372,3 mil. Com esse resultado, o total de brasileiros ocupados com carteira assinada chega a 41,566 milhões.

O saldo do mês veio acima das medianas projetadas pelo mercado, e analistas ouvidos pelo GLOBO avaliam que o desempenho positivo deve continuar, graças ao avanço da vacinação e da tração que os setores de serviço e comércio vão ganhar com essa retomada. Nesse caso, também deve crescer o número de contratações de mão de obra com menos qualificação, o que explica a redução do salário médio de admissão.

ENTENDA A SUSPENSÃO DE CONTRATO E A REDUÇÃO DE JORNADA EM 15 PONTOS **1 de 15**

Prorrogação da MP 936 em 2021

A MP 936 autorizou a suspensão de contrato e redução de jornada e salário de empregados, com o objetivo de preservar empregos na pandemia. As medidas seriam válidas por 90 dias, mas foram prorrogadas até dezembro de 2020. Em abril de 2021, o governo editou a MP 1.045, que autorizou uma nova rodada do programa de suspensão e redução de jornada.

Como funciona a suspensão de contrato?

O trabalhador tem o contrato suspenso, e o governo paga o chamado Benefício Emergencial. Os valores desse complemento são calculados com base no seguro-desemprego a que o funcionário teria direito, caso fosse demitido. Variam, portanto, de acordo com o salário que funcionário recebia antes da suspensão.

Como funciona a redução de jornada?

As empresas podem reduzir salário e jornada dos funcionários em 25%, 50% e 70%. Cortes diferentes destes têm de ser feitos por acordo coletivo. O governo paga um complemento, o chamado Benefício Emergencial, ao empregado. O valor desse complemento varia conforme o salário do funcionário e o percentual de corte, tendo por base o seguro-desemprego.

Como fica o salário do trabalhador?

O trabalhador vai receber a remuneração proporcional do empregador mais a complementação do governo. O repasse do governo, não necessariamente, vai repor todo o salário, porque o valor do seguro-desemprego não é equivalente ao salário que o empregado recebe na ativa.

Como o governo vai compensar perdas de quem for afetado?

O governo oferece uma compensação calculada de acordo com o valor do seguro-desemprego a que o trabalhador teria direito se fosse demitido e à redução de jornada. O valor do seguro-



desemprego varia entre R\$ 1.100 e R\$ 1.911,84. Sobre esse montante, incide o percentual de redução de jornada.

Como deve ser o acordo?

Os termos do acordo, tanto os novos quanto os já realizados, podem ser encaminhados pelas empresas por meio do site e aplicativo Empregador Web. É preciso informar o número da conta bancária de cada funcionário, e esta não pode ser conta corrente. Para renovar os prazos dos acordos, as empresas precisam renegociá-los com os empregados e informar o governo.

Quem pode aderir à suspensão ou redução de jornada?

Esse regime pode ser adotado por micro, pequenas, médias e grandes empresas. Mas é restrito a companhias privadas, não valendo para as de economia mista, como a Petrobras, ou 100% controladas pelo Estado, como Infraero.

O empregado pode ser demitido após o fim do acordo?

Não. Há um período de estabilidade no emprego que deve ser igual ao período em que vigorou o corte de salário ou suspensão de contrato. Se a redução salarial durou dois meses, o funcionário tem mais dois meses de trabalho. Depois, pode ser demitido, com direito a seguro-desemprego. Se for demitido durante o período de estabilidade, receberá indenização, além das verbas rescisórias.

Vale para trabalhador com contrato intermitente?

Sim. Se esse trabalhador tiver mais de um empregador, receberá a compensação de cada um que reduzir a jornada.

Vale para trabalhadores domésticos?

Sim. A redução pode ser de 25%, 50% ou 70%. O pagamento da remuneração será proporcional à redução. Poderá haver suspensão do contrato também. Neste caso, o trabalhador doméstico tem direito a 100% do seguro-desemprego.

Como fica o cálculo da contribuição para o FGTS?

A base de cálculo para o FGTS será o salário reduzido, sem o acréscimo do seguro-desemprego. E o trabalhador não terá direito a sacar o Fundo. Em caso de suspensão do contrato, não haverá recolhimento.

E o pagamento de décimo terceiro proporcional?

Durante o período de suspensão do contrato, a contagem da proporcionalidade do 13º salário fica interrompida. Assim, não serão considerados os meses de suspensão. No caso da redução de jornada, os advogados dizem que o cálculo do 13º continuará sendo feito com base no salário contratual ou seja, no salário cheio.

Qual o efeito sobre férias?

No caso da suspensão, há o entendimento de que o período aquisitivo das férias também fica suspenso. Se as férias venceriam em março, mas no ano passado ele ficou cinco meses em suspensão de contrato, ele terá que esperar mais cinco meses neste ano para poder gozar as férias. No caso de redução de jornada, o período não muda, mas o valor será reduzido.

Como ficam benefícios?

Planos de saúde e odontológico devem ser mantidos tanto em caso de redução quanto de suspensão de contrato, assim como o vale-refeição. Previdência privada e auxílios creche e funeral também são mantidos. Se não houver deslocamento do empregado para trabalhar, não é devido o vale-transporte.

Como ficam as gestantes?

A nova MP estabelece que o período de garantia de emprego da funcionária gestante começará a contar a partir do quinto mês após o parto, ou após período de volta da licença-maternidade.

Durante a licença, as gestantes terão a manutenção integral do salário-maternidade na redução de jornada e na suspensão de contrato.

O ministro do Trabalho, Onyx Lorenzoni, celebrou o resultado do Caged:

— O número que nos entusiasma pela esperança que abrea todos os brasileiros é o número relativo a janeiro a agosto deste ano. O Brasil atinge uma marca extremamente importante de geração de emprego formal, de 2,2 milhões de empregos formais. Isso demonstra que essa recuperação econômica que o Brasil vem fazendo pós-pandemia é extremamente sustentável — observou.

Na avaliação de Tiago Tristão, economista da Absolute Investimentos, os números do Caged têm vindo muito fortes e o volume de admissões tem sido elevado. Já os desligamentos sofrem efeito do programa de manutenção de emprego e renda (BEm), que também concede estabilidade aos trabalhadores.

Em agosto, cerca de 2,7 milhões de trabalhadores estavam protegidos pelo mecanismo. O economista também destaca o estoque do emprego formal: 41,566 milhões, ante 39,404 milhões em janeiro de 2020, o que representa um desempenho forte no pós-pandemia.

— Nós estimávamos a criação líquida de empregos formais para este ano em torno de 2,8 milhões de empregos, mas pode vir mais próxima de 3 milhões, o que é um ganho espetacular. Se for isso, é um ganho muito forte. O que preocupa ainda é o contingente de pessoal que pode ser desligado quando acabar a vigência do BEm — afirmou.

Patricia Krause, economista da Coface para América Latina, destaca que a diminuição do salário médio de admissão é um sinal de alerta. Em agosto, o salário de admissão médio ficou em R\$ 1.792,07. No mesmo mês de 2020, esse valor era de R\$ 1.905,46.

— O fator que não é surpresa, mas demonstra fragilidade do mercado de trabalho e efeito inflacionário, é a diminuição do salário médio de admissão. É um reflexo da situação econômica, que tem melhorado bastante, mas ainda há incerteza. E tem um fator de inflação, que quando começa a ficar muito alta não tem um repasse integral para o salário — avaliou.

Serviços puxa desempenho

O Caged registrou avanços nos cinco setores da economia avaliados, com destaque para serviços, responsável pela criação de 180.660 postos. De acordo com o Ministério do Trabalho, a maioria dessas vagas foi gerada nas atividades de informática, comunicação, financeiras, imobiliárias e administrativas.

O comércio respondeu pela criação de 77.769 empregos, número próximo do registrado pela indústria, que avançou com 72.694 postos. Na sequência, aparecem o setor de construção (32.005 postos) e agricultura (9.232 vagas).

José Márcio Camargo, economista-chefe da Genial Investimentos, projeta que se a pandemia seguir nessa trajetória de melhora, com a diminuição de casos e óbitos e avanço da vacinação, isso vai se refletir em novos avanços dos setores de comércio e serviços.

— Os setores de comércio e serviços devem crescer substancialmente, e como são intensivos de mão-de-obra, devemos ter a volta do emprego menos qualificado — avaliou.

E acrescentou:

— Nesse momento, além de geração de emprego, estamos gerando vagas para grupos de ocupações relativamente pouco qualificadas, que foram os que mais sofreram durante a pandemia.

A volta robusta do setor de serviços também é destacada por Piter Carvalho, head de Mesa da Valor Investimentos:

— Vagas foram fechadas na pandemia. Muitas empresas tiveram de cortar os funcionários, reduzir os custos em um momento desafiador, mas com o avanço da vacinação, conseguem recontratar para restabelecer o nível de atividade que tinham antes. É o que vai se ver no setor de serviços, principalmente voltando eventos e viagens, que são muito fortes.

Em agosto, todos os estados registraram saldos positivos na geração de empregos com carteira. O melhor desempenho foi de São Paulo, com 113.836 postos, seguido de Minas Gerais (43.310 vagas) e Rio de Janeiro (22.960 empregos).

Onyx aproveitou o comentário sobre o desempenho dos estados para lamentar a rejeição da Medida Provisória 1.045, que permitiria a extensão do BEm, ao mesmo tempo em que flexibilizaria alguns pontos da legislação trabalhista. O Senado Federal rejeitou a proposta, mas o ministro disse que mantém contato com os parlamentares para que o assunto tenha "aprovação unânime" quando voltar à pauta.

O ministro diz que eram apenas ajustes na CLT que visavam melhorar as condições de empregabilidade no país. Ele observou as diferenças regionais entre o centro-sul e centro-norte do Brasil: enquanto o mercado formal predomina ao Sul, é o informal que domina no Norte e Nordeste:

— Eram pequenos ajustes feitos na CLT para gerar mais oportunidades e isso parece que coloca uma escama na frente do olho das pessoas que tinham de defender mais oportunidade de trabalho para os cidadãos das suas regiões.

Caged X Pnad

O mercado de trabalho formal vem registrando forte recuperação desde julho de 2020 – a exceção foi dezembro, que teve saldo negativo, como ocorre tradicionalmente, devido à demissão de trabalhadores temporários para o fim do ano.

No primeiro semestre, o país registrou criação de 1,5 milhão de novos postos, com destaque para a recuperação dos setores de serviço e comércio.

A geração de novas vagas no mercado formal é um reflexo da retomada da atividade econômica. Além disso, o programa de manutenção do emprego e renda (BEm), que permite a suspensão de contratos de trabalho e redução de jornada e salários, com um período subsequente de estabilidade no emprego, contribui para a manutenção desses postos.

O resultado do Caged segue contrastando com o que mostra a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad Contínua) do IBGE. A última rodada, divulgada em agosto, apontava que a taxa de desemprego no Brasil foi de 14,1% no trimestre encerrado em junho. O número de desempregados chegou a 14,4 milhões.

A Pnad considera vagas formais e informais e apresenta dados trimestrais. Já as informações do Caged refletem números mensais apenas de empregos formais e regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Isso significa que, no Caged, não são contabilizados trabalhadores sem carteira nem os que trabalham por conta própria ou os funcionários públicos.

Os dados vêm dos registros que as empresas enviam ao Ministério da Economia, que é responsável por controlar as admissões e demissões dos trabalhadores sob o regime da CLT

FUNDOS COM US\$ 30 TRILHÕES EM ATIVOS COBRAM REDUÇÃO DE EMISSÕES DE CARBONO DE 1.600 EMPRESAS

Juntas, essas companhias poluem mais do que União Europeia e Estados Unidos juntos. Entre elas estão Hyundai, Basf e Lufthansa

Por Reuters

LONDRES - Fundos que administram quase US\$ 30 trilhões em ativos pediram nesta quarta-feira que 1.600 empresas, que estão entre as mais poluentes do mundo, estabeleçam metas de redução de emissões de carbono urgentemente.

Os 220 investidores, incluindo a gestora britânica Fidelity International e a francesa Amundi, exigem que as companhias nas quais aplicam seus recursos limitem as emissões para ajudar a conter o aquecimento global.

A ideia é que elas contribuam para que a temperatura mundial não suba além de 1,5 grau Celsius até 2050, tomando como base de referência níveis pré-industriais.

O apelo chega cerca de um mês antes do início da Conferência do Clima, a COP-26, que será sediada na Escócia, entre 31 de outubro e 12 de novembro.

Segundo o grupo de investidores, as 1.600 empresas emitem mais CO2 que União Europeia e Estados Unidos juntos.

Entre elas estão a montadora Hyundai, a empresa química Basf e a companhia aérea alemã Lufthansa.

Um porta-voz da Lufthansa disse que a empresa já se comprometeu a carbono zero até 2050. As outras duas companhias não se pronunciaram

Coordenadas pela plataforma de divulgação sem fins lucrativos CDP, as instituições que demandam o estabelecimento de metas disseram que os limites às emissões devem ser feitas respeitando os critérios da Science-Based Targets Initiative, um órgão independente que verifica as metas.

— Como investidores de longo prazo que buscam alocar capital com responsabilidade, esperamos que as empresas que estão no nosso portfólio desenvolvam, se comprometam e executem planos de redução de emissões com base científica alinhados com o Acordo de Paris — disse Barnaby Wiener, chefe de sustentabilidade e administração da MFS Investment Gestão.

As gestoras não esclareceram se haveria punição às empresas a que estão impondo a criação de metas. No entanto, como acionistas, elas podem, em última instância, usar seus poderes de voto para forçar a mudança.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2021

DÍVIDA PÚBLICA COMPLETA SEIS MESES SEGUIDOS DE QUEDA E CHEGA A 82,7% DO PIB EM AGOSTO

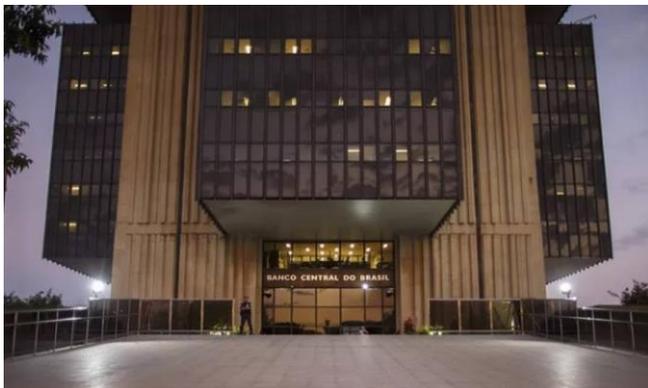
Pico foi em fevereiro. Indicador é acompanhado de perto pelo mercado porque mede a capacidade do país de honrar suas obrigações

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — A dívida pública registrou o sexto mês seguido de queda em agosto e chegou a representar 82,7% do PIB. O número foi divulgado nesta quarta-feira pelo Banco Central (BC).

A trajetória é de queda desde que o indicador atingiu o pico histórico de 89,4% em fevereiro deste ano, com os gastos da pandemia que se elevaram bastante. Em abril, a relação dívida/PIB já estava em 85,3%, caiu para 83,2% em junho e para 83,1% em julho.

Com o resultado do último mês, o indicador volta ao patamar inferior a junho do ano passado. Antes da pandemia, a dívida registrava números por volta de 75% do PIB.



Em julho, a dívida estava em 83,6% do PIB
Foto: Daniel Marenco/ Agência O Globo

O principal motivador da queda em agosto é o crescimento do PIB nominal. Como o PIB é denominador da relação com a dívida, quando ele aumenta, o resultado é queda no indicador.

Novas emissões de dívida

Por outro lado, novas emissões de dívida e incorporação de juros contribuíram para reduzir essa queda.

Rafaela Vitória, economista-chefe do banco Inter, ressalta que a arrecadação de impostos tem contribuído muito para a redução do indicador, bem como a alta na inflação, mas o governo também tem conduzido um controle de gastos.

— O governo tem um crescimento de arrecadação muito robusto por conta da inflação e pela atividade em si. Mas há também um controle de gastos. O teto de gastos está funcionando — ressaltou.

O indicador é acompanhado de perto pelo mercado porque mede a capacidade do país de pagar suas dívidas. O número engloba o resultado do governo federal, o Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) e os governos estaduais e municipais.

A projeção do Instituto Fiscal Independente (IFI) no relatório de setembro é de que a dívida vai voltar a subir e fechar o ano em 85,6%. O órgão avalia que o efeito da inflação que faz subir o PIB nominal deve abrandar nos próximos meses, causando a alta no indicador.

O economista do banco BV, Carlos Lopes, destaca que a redução da dívida/PIB é positiva e os números recentes mostram uma boa gestão fiscal por parte do governo, mas as expectativas ainda pesam, com a incerteza de como vai se resolver a questão do pagamento dos precatórios e a solução para a criação do Auxílio Brasil.

— Quando a gente olha as perspectivas, aí surgem as complicações, principalmente pela questão dos precatórios que não foi solucionada e não se sabe ao certo como vai ser a saída. Tem pressão por mais gastos, pressão por auxílio ou extensão de programas como Bolsa Família, isso traz uma pressão adicional — disse.

Resultado fiscal

O BC também divulgou que o setor público consolidado registrou superávit primário em agosto de R\$ 16,7 bilhões. O resultado é o melhor para o mês da série histórica iniciada em 2001.

No mesmo mês do ano passado, o déficit era de R\$ 87,6 bilhões por conta dos gastos com a pandemia.

Enquanto o governo central contribuiu com um déficit de R\$ 11,1 bilhões para o resultado do último mês, os governos regionais tiveram superávit de R\$ 27,3 bilhões e as estaduais de R\$ 484 milhões.

O resultado para os governos regionais é o melhor desde 1991 e tem uma explicação principal, além do aumento da arrecadação de estados e municípios: a privatização da Cedae. O leilão ocorreu em abril, mas os recursos chegaram no caixa do estado do Rio de Janeiro em agosto, contribuindo em R\$ 15 bilhões com o superávit.

— Os recursos referentes a essa concessão foram recebidos pelo estado do Rio de Janeiro no mês de agosto e esse montante recebido está por volta de R\$ 15 bi. É uma parcela do resultado da concessão da Cedae, deve haver outra parcela no futuro — apontou o chefe do Departamento de Estatísticas do BC, Fernando Rocha.

No ano, o superávit foi de R\$ 1,2 bilhão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2021

REFORMA ADMINISTRATIVA: LÍDERES PARTIDÁRIOS JÁ ADMITEM QUE PEC NÃO DEVE SER VOTADA NESTE ANO

Há consenso de que não existem os 308 votos necessários para aprovar a reforma no plenário

Por Geralda Doca



Presidente da Câmara, Arthur Lira está empenhado em aprovar a reforma Foto: Cleia Viana/Câmara dos Deputados

BRASÍLIA – Líderes dos partidos da base do governo no Congresso já descartam a aprovação da reforma administrativa pela Câmara dos Deputados. Havia expectativa de que o texto, aprovado pela comissão especial da Casa, na semana passada, fosse discutido pelas bancadas nesta semana, mas os planos foram adiados porque não há previsão de quando a matéria será pautada. O consenso é que não existem os 308 votos necessários para aprovar a reforma no plenário, apesar do empenho do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

— A reforma administrativa não será votada neste ano e nem no próximo — disse o líder do MDB, deputado Isnaldo Bulhões Jr. (AL).

Segundo ele, o sentimento da bancada é que o governo, que elogia o texto, apesar da desidratação da proposta, perdeu o timing para reformular o serviço público.

Diante da proximidade do calendário eleitoral, os parlamentares temem aprovar as mudanças e perder a eleição em 2022, sobretudo de estados em que o número de servidores é representativo.

— O tema não está amadurecido para ir à votação e quanto mais se aproxima o fim do ano, mais o cronograma eleitoral dificulta a sua aprovação — disse o líder do DEM, Efraim Filho (PB).

Apesar das concessões feitas pelo relator, deputado Arthur Maia (DEM-BA), como a manutenção da estabilidade para todos os servidores, o líder do Cidadania, Alex Manente (SP), disse que o texto está longe de obter uma maioria qualificada no plenário.

— Não vejo a formação dessa maioria no curto prazo. Não será fácil aprovar neste ano. O debate está contaminado pelas eleições — disse Manente, acrescentando que é defensor da reforma.

A rejeição só texto é grande:

— A reforma não passa. Não tem votos suficientes. O texto aprovado pela comissão tem problemas, como por exemplo, não inclui o Judiciário e o Ministério Público. Por outro lado, o

relator cedeu ao lobby dos policiais e melhorou as regras da pensão por morte — disse um parlamentar que prefere não se identificar.

Com o slogan “quem votar não volta”, indicando que o texto é impopular e quem tentar aprová-lo poderá ter problemas com os servidores e dificuldades de reeleição ano que vem, os partidos da oposição fecharam posição contra a reforma.

‘CEO ativista’: Fundador do grupo Gaia que captou R\$ 17,5 milhões para cooperativas do MST agora quer financiar indígenas e quilombolas

Diferentemente do projeto do Imposto de Renda, que foi aprovado pela Câmara com apoio dos partidos de esquerda, a reforma administrativa não terá os cerca de 130 votos da oposição. A taxa de dividendos, prevista na proposta do IR, atraiu o apoio dessas legendas.

— Somos a favor de uma reforma administrativa que melhore a eficiência e a qualidade do serviço público. Essa proposta representa o desmonte do serviço público, com a contratação de temporários por até dez anos e liberação da terceirização — disse o líder da oposição, Alessandro Molon (PSB-RJ).

O placar apertado na votação do texto na comissão especial, por 28 votos favoráveis e 18 contra, demonstra a dificuldade que a reforma encontraria no plenário, avaliam líderes dos partidos. O texto foi votado depois de muita discussão e troca de integrantes da base no colegiado. Antes disto, o placar era de quase empate (22 contra 19).

— Os partidos tiveram que ceder as vagas para o Novo porque não havia parlamentares para votar a favor. No plenário, você não pode substituir, todos votam. Não acredito que a reforma vai passar — disse o vice-presidente da Câmara, deputado Marcelo Ramos (AM).

Com apenas um titular e um suplente na comissão, o partido Novo ficou com quatro titulares e três suplentes, o que ajudou na aprovação da proposta.

Contudo, o líder da legenda, deputado Paulo Ganime (RJ), disse que o partido, defensor da reforma, não quer assumir o ônus sozinho. Ele defende que o presidente Jair Bolsonaro saia em defesa da proposta. Na avaliação dele, se o presidente da Câmara quiser mesmo pautar a matéria, poderá reunir os votos necessários.

— Acho que isso tem que acontecer ainda no mês de outubro e o governo terá que atuar para que a reforma seja aprovada — disse Ganime.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/09/2021

GUEDES DIZ QUE IDEIA DE QUE BRASIL NÃO VAI CRESCER EM 2022 É 'BLÁ BLÁ BLÁ, É FAKE NEWS'

Consultorias projetam avanço inferior a 1% no ano que vem. Para ministro, mercado vai se "acalmar" com aprovação de reforma do IR e PEC dos precatórios

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta terça-feira que a ideia de que o Brasil não vai crescer no ano que vem é "blá blá blá, é fake news". Bancos e consultorias vêm revisando suas projeções e já esperam crescimento abaixo de 1% em 2022.

Ele lembrou que o governo sofreu uma sequência de choques desde o início do governo, como o acidente em Brumadinho (MG), a crise na Argentina e a pandemia de Covid-19. Mas avalia que a economia brasileira vai crescer no próximo ano.

— Depois da pandemia, ainda vem a pior crise hídrica (em mais de 90 anos), é duro — disse, acrescentando: — Essa ideia de que o Brasil não vai crescer (no ano que vem) é política, é blá blá blá, é fake news.

Guedes afirmou ainda que o mercado vai se “acalmar” com a aprovação da PEC que permite o parcelamento de precatórios e da reforma do Imposto de Renda, que enfrenta resistências no Senado.

Segundo ele, há um temor de falta de compromisso fiscal. Nesta terça-feira, a Bolsa caiu mais de 3% e o dólar superou R\$ 5,40.

— São pequenas coisas que precisamos fazer, mas são urgentes. O medo do mercado é que haja uma falta de compromisso fiscal. O medo do mercado é que as eleições vêm aí, e as pessoas ficam alucinadas em vésperas de eleição. Todo mundo fica nervoso, quer ganhar voto, gastar dinheiro. Isso pode ser o caminho de uma derrota eleitoral — afirmou, em evento de dirigentes lojistas.

A PEC dos Precatórios e a reforma do Imposto de Renda são necessárias para abrir espaço no Orçamento para o novo programa social com o qual o governo quer ampliar o Bolsa Família, chamado de Auxílio Brasil.

Reformas: Pacheco promete acelerar projetos tributários, mas relator do novo IR deve apresentar texto só no fim de outubro

— Nós precisamos de aprovação dupla. Se aprovarmos isso, os mercados se acalmam, a Bolsa volta a subir. Temos que aprovar a PEC dos Precatórios e o Imposto de Renda — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/09/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BOLSONARO ANUNCIA INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DO 'LINHÃO DE TUCURUÍ', PARA LIGAR MANAUS A BOA VISTA

Detalhes do projeto, que estava engavetado há dez anos, devem ser anunciados ainda nesta quarta-feira; segundo o presidente, a obra deve ser concluída em menos de três anos

Por Eduardo Gayer e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo



Cerca de 122 quilômetros do linhão de energia passam na terra indígena Waimiri Atroari. Foto: Bruno Kelly/Estadão - 18/6/2019

SÃO PAULO e BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro anunciou no início da tarde desta quarta-feira, 29, o início da construção do linhão de Tucuruí, que vai ligar Manaus (AM) e Boa Vista (RR). Detalhes serão informados às 16 horas, em evento no palácio do governo de Roraima, mas o chefe do Executivo já adiantou, em discurso na capital do Estado, a duração estimada das obras: menos de três anos.

Como mostrou o Estadão, a construção foi autorizada pela Fundação Nacional do Índio (Funai) sem um acordo básico e obrigatório do processo de licenciamento do projeto: definir as compensações socioambientais aos milhares de indígenas da região. De acordo com o

presidente, a ministra da Mulher, Família e Direitos Humanos, Damare Alves, está cuidando da questão.

"Ontem à noite, o último obstáculo para o início das obras foi vencido. E nós temos uma pedra aqui do lado, a pedra fundamental para o início da construção do linhão", afirmou Bolsonaro durante seu pronunciamento sem detalhar o que teria sido superado.

O governo buscava destravar as obras do linhão desde 2019, sem sucesso. Durante análise da medida provisória que permitiu a privatização da Eletrobras, o Planalto deu outra sinalização de querer continuar o projeto e aceitou emenda que permitia à União iniciar as obras uma vez concluído o Plano Básico Ambiental - Componente Indígena (PBA-CI), traduzido na língua originária e apresentado aos indígenas afetados pelo projeto.

Leiloado em setembro de 2011, o linhão concedido à Transnorte, formada por Eletronorte e Alupar, nunca saiu do papel. A obra, planejada para conectar o Estado de Roraima ao sistema elétrico nacional, deveria ter sido entregue em 2015, mas as empresas não conseguiram sequer iniciar o empreendimento por impasse com comunidades indígenas. Do total de 720 km do traçado previsto para ser erguido, 122 km passam na terra indígena Waimiri Atoari, onde estão 31 aldeias e vivem cerca de 1.600 pessoas.

Roraima é o único Estado brasileiro que não está integrado ao sistema elétrico do País. Desde março de 2019, o fornecimento de energia depende completamente de usinas térmicas movidas a óleo diesel, devido ao fim do contrato que o governo brasileiro mantinha com a Venezuela. O custo do combustível é subsidiado pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) e rateado por todos os consumidores do Brasil

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/09/2021*

AÇO BRASIL REAFIRMA PREVISÃO DE INVESTIMENTOS DE US\$ 8 BI POR SIDERÚRGICAS

Por Circe Bonatelli

São Paulo - O presidente executivo do Instituto Aço Brasil, Marco Polo Lopes, afirmou que a indústria nacional projeta investimentos na ordem de US\$ 8 bilhões entre os anos de 2021 a 2025. No fim de 2025, a perspectiva é de uma produção de 31,4 milhões de toneladas. De 2008 a 2020, os aportes consolidados foram de US\$ 28,2 bilhões.

O Brasil é o novo maior produtor mundial de aço. O setor tem 31 usinas, o que representa uma capacidade instalada de 51 milhões de produção de toneladas de aço bruto por ano.

Três segmentos respondem por 82% do consumo de aço: construção e a indústria de bens de capital, que inclui o segmento automotivo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/09/2021*

FUNAI LIBEROU LINHÃO DE ENERGIA NA AMAZÔNIA SEM DEFINIR ACORDO DE COMPENSAÇÕES COM INDÍGENAS

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, fará o anúncio do início das obras nesta quarta-feira, em Boa Vista

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Fundação Nacional do Índio (Funai) deu aval para o início das obras do linhão Manaus (AM) - Boa Vista (RR) sem definir um acordo básico e obrigatório do processo de licenciamento do projeto: quais serão as compensações socioambientais que os milhares de indígenas da região devem receber devido aos impactos irreversíveis que serão causados pelo empreendimento.

O Estadão teve acesso ao ofício que o presidente da Funai, Marcelo Xavier, encaminhou ao Ibama na tarde de segunda-feira, 27. No documento, ele dá autorização para que o projeto seja realizado e, em uma breve lista de condicionantes ambientais do projeto, afirma que uma das exigências será “implementar grupo de trabalho para monitoramento dos impactos potenciais e discussão da valoração da compensação acerca dos impactos irreversíveis”. Não há nenhuma informação sobre como funcionará esse grupo, como será composto e qual será sua agenda de trabalho.

Nesta quarta-feira, 29, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, está em Boa Vista e vai anunciar o início das obras. Segundo apurou o Estadão, houve pressão dentro do governo para que a licença fosse liberada e, assim, o ministro pudesse fazer o anúncio da obra, em alusão aos mil dias do governo Bolsonaro.

Por lei, é o Ibama o órgão responsável por liberar a licença ambiental que autoriza a obra. A Funai, porém, responde pela temática indígena e deve ser consultada por anuência ou não de um projeto, quando este envolve impacto a terras e vidas dos povos originários.

A definição dessas compensações, em qualquer empreendimento, deve ser apresentada antes da anuência do órgão. Isso ocorre pelo simples fato de que aquela definição pré-determinada possa ser fiscalizada e monitorada. Se o concessionário descumprir o acordo, pode ser autuado e até perder sua licença. No caso do linhão, porém, essas premissas deixam de existir, uma vez que aquilo que vier a ser determinado, a partir de agora, não poderá mais ser questionado.

O plano básico ambiental sobre os impactos aos indígenas aponta 37 impactos à terra indígena, dos quais 27 são irreversíveis e terão que ser devidamente indenizados e mitigados. Alguns se esgotam com a construção da obra, mas outros serão permanentes. É sobre esses impactos que não se sabe como será a compensação.

A Funai foi questionada sobre a falta de definição das compensações, mas não se manifestou sobre o assunto até a publicação desta reportagem.



Cerca de 122 km do traçado do linhão passam na terra indígena Waimiri Atroari. Foto: Bruno Kelly/Estadão - 18/6/2019

Reportagem publicada nesta quarta-feira, 29, pelo Estadão revela que o Ibama deu o aval para o início das obras, após receber o ofício da Funai. O linhão, também conhecido como “linhão de Tucuruí”, ficou na gaveta do Ministério de Minas e Energia por uma década, depois de ser leiloado, em setembro de 2011. O motivo da paralisação foi o impacto que a linha impõe à terra indígena Waimiri Atroari, onde hoje vivem mais de 2.300 indígenas. Dos 720 km da linha de transmissão, 122 quilômetros passam no meio de suas terras. Os indígenas não se posicionavam contra a obra de energia, mas exigiam ser consultados. Nesses dez anos, os Kinja cobraram o direito constitucional de serem consultados.

Harilson Araújo, advogado da Associação Comunidade Waimiri Atroari, não tinha conhecimento até terça-feira, 28, de que a autorização para início da obra seria emitida. “Apresentamos uma proposta de compensação das condicionantes do povo Waimiri à Transnorte Energia, mas ainda não tivemos nenhuma confirmação sobre nada”, disse.

Em seu ofício de apenas quatro páginas, o presidente da Funai afirma que “o processo de licenciamento ambiental, incluindo o processo de consulta, foi devidamente realizado, sendo um exemplo de superação na questão de se conciliar o processo de licenciamento ambiental” com a

manifestação da Funai, como interveniente, e a consulta aos indígenas nos moldes da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). “Dessa forma, manifesto anuência da Funai para emissão da Licença de Instalação para o empreendimento LT Manaus Boavista”, declara Marcelo Xavier.

Sobre as condicionantes ambientais, seu ofício afirma que a concessionária Transnorte Energia, dona projeto, deverá apresentar à comunidade Waimiri Atroari, “com a devida antecedência, para as providências necessárias, o Plano de Obras da Linha no trecho em que esta corta a respectiva área indígena”.

O plano deve conter metodologia de construção, cronograma dos trabalhos, acompanhamento da obra por parte do povo kinja, regime e horário de trabalho no interior da terra indígena e cuidados relacionados à saúde, meio ambiente e acesso à terra indígena.

O documento pede a criação de barreiras nos acessos às torres de transmissão, disponibilização da madeira retirada para uso da comunidade indígena; instalação de acampamentos fora da terra indígena e permanência do pessoal da obra dentro da terra indígena apenas durante o período diurno, em períodos previamente combinados.

Os 2,3 mil indígenas da terra Waimiri Atroari vivem em 82 aldeias distribuídas na região. Por vários anos, a Funai esteve ao lado do povo indígena na avaliação do projeto, em busca de respostas e estudos técnicos sobre a viabilidade da obra. Na gestão atual do órgão, porém, seu posicionamento se inverteu e a fundação passou a atuar como instrumento de pressão para autorizar o empreendimento.

Em postura de afronta ao povo indígena e servidores do próprio órgão, o presidente da Funai, Marcelo Xavier, chegou a transformar o processo de licenciamento em investigação policial. Em maio, Xavier acionou a Polícia Federal, que abriu inquérito para investigar lideranças indígenas e nove servidores da própria Funai, sob a acusação de que atuariam para colocar supostas “barreiras e entraves à aprovação” do projeto.

O representante do povo Kinja não mencionou um valor necessário para financiar as condições levantadas pelos indígenas. Em 2019, quando o assunto ainda estava longe de uma decisão, a Transnorte Energia chegou a apresentar aos indígenas um conjunto de propostas que custariam, no total, R\$ 49,6 milhões à empresa, a preços da época. Perguntado se o pleito atual seria de um valor aproximado, Araújo disse que está “muito acima disso”, sem mencionar mais detalhes. “Não falamos sobre valores, mas certamente está bem acima disso, pelo menos dez vezes esse valor.”

Nesta quarta-feira, 29, ao tomar conhecimento da decisão do Ibama e Funai pela reportagem, o advogado Harilson Araújo declarou que vai acionar o Ministério Público Federal e que tomará as medidas judiciais cabíveis no caso. “Não tem acordo se não houver nenhum tipo de formalização de aceitação da proposta pelos indígenas. Estão jogando todo processo por água abaixo. Vamos mover ação e notificar o MPF”, disse o advogado do povo Kinja.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2021

EVERGRANDE VAI LEVANTAR US\$ 1,55 BILHÃO COM VENDA DE FATIA EM BANCO PARA ESTATAL CHINESA

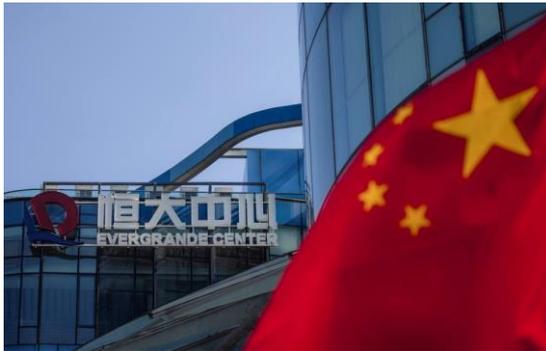
Conglomerado chinês vai vender 20% da instituição financeira Shengjing Bank; segundo comunicado, recursos obtidos com a transação serão aplicados exclusivamente no pagamento de passivos da incorporadora com o banco

Por Matheus Piovesana, O Estado de S.Paulo

O conglomerado chinês Evergrande, que enfrenta uma forte crise financeira, informou em comunicado à Bolsa de Hong Kong que venderá, à Shenyang Finance, uma fatia de cerca de 20% da instituição financeira Shengjing Bank.

Atualmente, a incorporadora imobiliária possui 34,5% das ações do banco, fatia que recuará para pouco menos de 15% se a transação for concluída. A compradora é uma estatal do setor de investimentos industriais, gestão de capital e ativos controlada pelo governo da cidade de Shenyang, a maior da província de Liaoning, no nordeste da China.

O acordo prevê que a Evergrande receberá 5,70 yuans por ação, o que totalizará 9,993 bilhões de yuans, ou, aproximadamente, US\$ 1,55 bilhão. Os recursos provenientes da venda, porém, serão aplicados apenas no pagamento dos passivos da incorporadora com o Shengjing por uma exigência do banco, segundo o comunicado.



Sede da Evergrande em Xangai, na China Foto: Alex Plavevski/EFE

O montante desses passivos não é informado. O pagamento será feito após o cumprimento de condições precedentes, como a aprovação da transação pelo conselho do Shengjing Bank e de órgãos reguladores chineses.

O Shengjing Bank foi criado em 1997. A financeira trabalha com empréstimos e depósitos para empresas e pessoas físicas, além de atuar no mercado de capitais chinês. No primeiro semestre do ano, teve lucro de 1,064 bilhão de yuans, o equivalente a US\$ 161,67 milhões.

Segundo a Evergrande, a crise de liquidez da companhia afetou de forma adversa a instituição. "A entrada do comprador, uma empresa estatal, vai ajudar a estabilizar as operações do Shengjing Bank e ao mesmo tempo, ajudará a aumentar e manter o valor dos 14,75% de participação que a companhia manterá no banco", diz a incorporadora.

A Evergrande enfrenta uma forte crise financeira diante do aperto de Pequim à especulação no setor imobiliário. A companhia tem mais de US\$ 300 bilhões em passivos, entre dívidas, imóveis por entregar e emissões de títulos. O mercado vem acompanhando sua situação de liquidez diante do temor de que uma eventual quebra ou calote por parte da incorporadora tenha efeitos sistêmicos na segunda maior economia global e também no resto do mundo.

Na última semana, a empresa deixou de pagar os juros de uma emissão de bonds em dólar. Uma de suas subsidiárias, porém, conseguiu fechar um acordo com credores para pagar os juros de uma emissão de títulos feita na China.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2021

APÓS QUEDA NO ANO PASSADO, ESTOQUE DE CAPITAL VOLTA A CRESCER EM 2021

Alta mostra que investimentos no País tiveram crescimento este ano; em junho, avanço foi de 0,7% sobre o mesmo mês do ano passado

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - Depois de fechar 2020 com queda de 0,2%, o estoque de capital na economia brasileira avançou 0,7% em junho ante junho do ano passado, mostram cálculos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Em março, o crescimento sobre igual mês de 2020 foi de 0,2%. O ritmo da variação interanual foi acelerando em abril (0,4%), maio (0,6%), até o 0,7% em junho.

Isso quer dizer que a recuperação da formação bruta de capital fixo (FBCF, componente que mede os investimentos no Produto Interno Bruto), passado o pior momento da crise causada pela covid-19, voltou a elevar o estoque de capital na economia. A recessão de 2014 a 2016 e o baixo

crescimento que se seguiu fizeram com que, entre 2016 e 2019, os investimentos ficassem no negativo, segundo cálculos do Ipea.



Construção civil tem registrado desempenho relativamente bom nos últimos meses. Foto: Werther Sanatana/Estadão

Foi a primeira vez que isso aconteceu desde, pelo menos, 1947, conforme a série histórica construída pelos pesquisadores do instituto. Na prática, isso significa que os investimentos feitos na economia brasileira não foram suficientes sequer para garantir a manutenção de estradas, pontes, portos, fábricas e maquinário.

Na virada de 2019 para 2020, o cenário negativo para os investimentos tinha ficado para trás, segundo José Ronaldo de C. Souza Jr., diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas do Ipea. Na ocasião, ajustes na política econômica haviam permitido uma queda mais estrutural nas taxas de juros, as captações via emissão de títulos no mercado de capitais foram impulsionadas por isso e as empresas viram sua situação de caixa melhorar, após anos reduzindo o endividamento.

O cenário estava propício para o avanço dos investimentos. Até que, em 2020, com o tombo da atividade econômica por causa da covid-19, os investimentos voltaram a cair. “Quando a crise veio, atingiu em cheio também os investimentos. A notícia positiva é que os investimentos se recuperaram”, afirmou Souza Jr., numa referência à retomada experimentada pela economia desde o segundo semestre de 2020.

Para o diretor do Ipea, o quadro atual segue favorável aos investimentos. Tanto que, na retomada após o pior momento da crise causada pela covid-19, a produção de máquinas e equipamentos está crescendo acima da média da indústria, e segue em nível de atividade superior ao de antes da pandemia. A construção civil também vem com desempenho relativamente bom.

Segundo Souza Jr., apesar das incertezas em torno do ritmo da atividade econômica em 2022, da inflação pressionada e do ciclo de alta nos juros, o cenário prospectivo também tende a continuar positivo para os investimentos. Isso porque alguns impulsos seguirão agindo, a despeito das incertezas, como os efeitos de algumas reformas microeconômicas em regras regulatórias, nos setores de gás e saneamento, por exemplo.

“São reformas silenciosas, menos chamativas, mas retomam os investimentos”, afirmou Souza Jr.

Outro impulso para os investimentos, no médio prazo, é justamente o fato de terem ficado no negativo, em termos líquidos, entre 2016 e 2019. A situação atípica de passar tanto tempo investindo aquém do necessário obriga, agora, a investimentos inadiáveis em modernização e atualização tecnológica.

Para o movimento continuar, e o cenário ainda favorável aos investimentos se manter, é preciso atenção com riscos à frente, conforme Souza Jr. O diretor do Ipea destaca, principalmente, os rumos da política fiscal. Novos sinais de que poderá haver deterioração ainda pior das contas públicas, em meio ao cenário eleitoral do ano que vem, poderão levar a novas rodadas de aumento na percepção de risco, nas cotações do dólar e, conseqüentemente, nos juros, o que, aí sim, poderia piorar o cenário para os investimentos.

“Recuperação da economia que vem com investimentos mais fortes é o que todo mundo deseja”, afirmou Souza Jr.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/09/2021

COM ELEIÇÕES SE APROXIMANDO, PETROBRAS VOLTA A SER MOTIVO PARA DEBATE

De um lado, defensores da privatização argumentam que a companhia atende a fins políticos; de outro, que monopólio da estatal impede a competitividade do setor

Por William Nozaki e Rodrigo Leão, O Estado de S.Paulo*

Nas últimas semanas, a Petrobras voltou ao centro do debate público com a proximidade das eleições de 2022. Primeiro, alguns especialistas retomaram a discussão sobre a política de expansão do parque de refino. Mais recentemente, esse tema serviu como exemplo para a retomada da defesa da privatização da estatal.

De um lado, os defensores da privatização argumentam que praticamente todas as medidas adotadas pela companhia até 2014 foram conduzidas para atender a fins político-partidários. De outro, que o monopólio da estatal seria a principal barreira contra a competitividade do setor de petróleo e gás natural no Brasil.

Como exemplo das políticas que foram gestadas para atender a interesses político-partidários citam a expansão do parque do refino e a entrada no segmento de biocombustíveis. Todavia, uma análise da conjuntura na qual as decisões foram tomadas explica os objetivos da Petrobras.

A expansão da capacidade de refino era fundamental para atender à demanda interna por combustíveis que vinha em acelerado crescimento. Entre 2003 e 2013, o consumo de petróleo no Brasil aumentou quase 900 mil barris por dia, segundo a BP. A partir de 2005, a estatal iniciou a expansão da capacidade de refino preexistente, o que a levou a decidir pela construção de três refinarias no Nordeste (Rnest, Premium I e Premium II).

Estimativas do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep) mostram que a manutenção das obras do segundo trem da Rnest e da refinaria Premium I permitiria que, em 2015, o parque de refino brasileiro atingisse 2,8 milhões de barris por dia, com capacidade para atender ao consumo de 2,6 milhões de barris por dia. As obras não foram concluídas e o País continua deficitário em combustíveis.

A entrada no segmento de biocombustíveis abria a possibilidade de a estatal integrar a cadeia de produção de combustíveis fósseis com a de renováveis, uma vez que havia claros sinais de crescimento da mistura do etanol na gasolina e do biodiesel no óleo diesel. A Petrobras visava a se aproveitar da imensa vantagem competitiva do País no agronegócio e ingressar nesse segmento. Nada diferente do que seus pares europeus estão fazendo. E não custa lembrar que a britânica BP atua no segmento de biocombustíveis no Brasil.

Sobre o suposto monopólio da Petrobras, os especialistas negligenciam as inúmeras mudanças que ocorreram no mercado brasileiro nos últimos 25 anos: no segmento de upstream, o monopólio da Petrobras foi quebrado em 1997 e aberto para qualquer empresa do mundo por meio de processos licitatórios de exploração e produção de petróleo; no downstream, poucos lembram que o mercado brasileiro conta com poucas refinarias, concentradas regionalmente e que não concorrem entre si; já a distribuição é dominada por quatro grandes grupos privados que têm ampla participação do mercado.

Assim, ao contrário do que sugerem alguns analistas, o encolhimento da Petrobras não necessariamente viabiliza maior concorrência no setor. Outras empresas seguem o caminho inverso da estatal: Shell e Cosan, por exemplo, têm adotado estratégias de integração e verticalização no mercado brasileiro.

Lembrar desses pontos não significa dizer que eles deverão pautar a política de petróleo do futuro, mas que a sua formulação deverá respeitar a conjuntura, as características do mercado brasileiro e os objetivos da política energética de longo prazo. A grande lacuna desse debate

ocorre quando os especialistas apresentam a mesma solução para todos os problemas em qualquer tempo histórico.

***SÃO COORDENADORES TÉCNICOS DO INEEP**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/09/2021

GNA VAI INICIAR OBRAS DA SEGUNDA TERMELÉTRICA NO PORTO DO AÇU EM OUTUBRO

Por Wilian Miron



Termelétrica GNA I, que entrou em operação há duas semanas Foto: GNA/Divulgação

A Gás Natural Açú (GNA), joint venture formada por BP, Siemens, SPIC Brasil e Prumo Logística, foi autorizada pela Prefeitura de São João da Barra (RJ) a iniciar a construção de sua segunda termelétrica no Porto do Açú, a GNA II, prevista para entrar em operação comercial em 2024.

As obras devem começar em outubro, e a empresa já iniciou a preparação do local no qual o empreendimento será instalado. A usina será composta por três turbinas a gás natural e uma a vapor, que totalizarão capacidade instalada de 1,67 gigawatts (GW), energia suficiente para atender 7,8 milhões de residências.

O investimento total está previsto em R\$ 5 bilhões, sendo R\$ 3,93 bilhões obtidos por meio de financiamento junto ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A construção das usinas e o fornecimento de equipamentos, como turbinas a gás e a vapor, além das caldeiras de recuperação de calor são de responsabilidade da Siemens Energy, que também fornecerá serviços de operação e manutenção para as unidades. Já o gás natural será importado e fornecido pela BP.

Expansão

Além das duas usinas, a GNA tem licença ambiental para dobrar a capacidade instalada de geração, por meio da construção da GNA III e IV. O plano de expansão prevê, ainda, uma unidade de processamento de gás natural (UPGN) e um gasoduto terrestre, atualmente em fase de licenciamento. Ele conectará o Porto do Açú à malha de transporte. A expectativa é que esses investimentos atraiam indústrias e transformem a região portuária num eixo de gás no Estado do Rio de Janeiro.

Há duas semanas a empresa iniciou operação comercial de sua primeira termelétrica, a GNA I, que tem capacidade de produzir 1,33 GW de energia. O empreendimento é considerado estratégico pelo governo no enfrentamento da crise hídrica que afeta o País e deve reforçar o atendimento à demanda do Sudeste/Centro-Oeste, região em que há maior demanda por energia e os reservatórios das hidrelétricas encontram-se em piores condições.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/09/2021

CRIMES NA NOVA LEI DE LICITAÇÕES

*Por Luiz Henrique Lima**

Quantas vezes nos indignamos com notícias de crimes nos processos de contratação ou de execução contratual pela administração pública, causando prejuízos que, somados, atingem bilhões de reais anualmente em todo o país?

Uma inovação bastante relevante da Nova Lei de Licitações – NLL, Lei 14.133/2021, diz respeito à tipificação de tal espécie de crimes.



Luiz Henrique Lima. FOTO: DIVULGAÇÃO

procedimento judicial (arts. 100 a 108).

Como se sabe, no regramento anterior, a Lei 8.666/1993, que vigeu por quase três décadas, o legislador optou por inserir no corpo de uma norma de direito administrativo dispositivos de natureza penal e processual penal. Assim, no seu capítulo IV, além de artigos 83 a 85, há uma seção descritiva de crimes e penas (arts. 89 a 99) com dez tipos penais, além de outra dedicada a processo e

A NLL adotou outra vertente. De modo tecnicamente mais adequado, no seu art. 178 introduziu uma alteração no Código Penal, acrescentando ao Título XI da Parte Especial, dedicado aos crimes contra a administração pública, um novo capítulo II-B denominado ‘Dos crimes em licitações e contratos administrativos’, composto dos arts. 337-E a 337-P. No aspecto processual, tais delitos observarão as mesmas regras dos demais crimes.

Quanto à tipificação dos crimes, a redação também foi aprimorada, seguindo o padrão do Código Penal, com o nome do crime, a descrição da conduta, a previsão da pena e de eventuais circunstâncias atenuantes ou agravantes. De modo geral, a descrição das condutas tornou-se mais objetiva.

Os anteriores dez tipos penais agora são onze: contratação direta ilegal; frustração do caráter competitivo de licitação; patrocínio de contratação indevida; modificação ou pagamento irregular em contrato administrativo; perturbação de processo licitatório; violação de sigilo em licitação; afastamento de licitante; fraude em licitação ou contrato; contratação inidônea; impedimento indevido; e omissão grave de dado ou de informação por projetista.

Em oito desses tipos penais, as penas previstas foram significativamente agravadas na NLL em relação à norma anterior. Um exemplo é a hipótese de frustração do caráter competitivo de licitação que era apenada com detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa e passou a reclusão, de 4 (quatro) anos a 8 (oito) anos, e multa. Outra mudança relevante é que na Lei 8.666/1993 as multas eram calculadas a partir de um intervalo entre o mínimo de 2% (dois por cento) e um máximo de 5% (cinco por cento) do valor do contrato licitado ou celebrado com dispensa ou inexigibilidade de licitação. Na NLL, foi fixado apenas o patamar mínimo de 2% (dois por cento) do valor do contrato licitado ou celebrado com contratação direta.

Ademais desses crimes, deve ser mencionado que a Lei Anticorrupção – Lei 12.846/2013 também classifica como atos lesivos à administração, passíveis de penalização às pessoas jurídicas envolvidas, a criação, de modo fraudulento ou irregular, de pessoa jurídica para participar de licitação pública ou celebrar contrato administrativo; a obtenção de vantagem ou benefício indevido, de modo fraudulento, de modificações ou prorrogações de contratos celebrados com a administração pública, sem autorização em lei, no ato convocatório da licitação pública ou nos respectivos instrumentos contratuais; a manipulação ou fraude do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos celebrados com a administração pública; e, ainda, a criação de obstáculos às atividades de investigação ou fiscalização de órgãos, entidades ou agentes públicos, ou intervir em sua atuação, inclusive no âmbito das agências reguladoras e dos órgãos de fiscalização do sistema financeiro nacional.

Em síntese, a NLL atualizou e aprimorou a descrição dos tipos penais relacionados às contratações públicas, tornando mais graves as penalidades prescritas para essas condutas, em sintonia com o sentimento de muitos brasileiros que não toleram a corrupção e o desperdício na aplicação dos recursos públicos.

*Luiz Henrique Lima é auditor substituto de conselheiro do TCE-MT

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/09/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

A MARÉ VIROU NAS COMPANHIAS DOCAS

Estatais portuárias se profissionalizaram e estão dando lucro

Por Daniel Rittner - Iniciou sua carreira no Valor como trainee em 2000. Foi correspondente na Argentina e atualmente é repórter especial e trabalha na sucursal de Brasília

De vento em popa

Resultado Líquido das Docas (em R\$ milhões)



Fonte: Ministério da Infraestrutura * Estimativa

Na fila das privatizações, as Companhias Docas deixaram para trás sucessivos prejuízos e passaram a ostentar uma onda de lucros em seus balanços mais recentes. Feudos tradicionais de partidos do Centrão e alvos de operações da Polícia Federal no passado, elas tinham uma das piores imagens de todo o setor público. Nos últimos anos, sua gestão foi profissionalizada. Os resultados são surpreendentes.

As sete estatais responsáveis pela administração dos portos organizados acumularam um rombo de R\$ 1,042 bilhão em 2018. O desempenho virou radicalmente em 2019 e elas fecharam com R\$ 911 milhões de superávit. No ano passado, precisaram assumir despesas extraordinárias (como um acordo para sanar o déficit atuarial do fundo de pensão Portus e programas de demissão voluntária), mas continuaram no azul. Neste ano, a expectativa é que o lucro volte a crescer.

Estatais portuárias se profissionalizaram e estão dando lucro

“Teremos números muito expressivos”, antecipa o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. Só em Santos, por onde passa 27% de todo o comércio exterior brasileiro, ele espera um desempenho positivo na ordem dos R\$ 400 milhões.

As autoridades portuárias eram objeto de forte cobiça de partidos políticos. Entre 2014 e 2017, cinco gestores passaram pela presidência da CRDJ, o que levava a mudanças frequentes na definição de prioridades para os portos do Rio e de Itaguaí. Em 2018, o então presidente e dois diretores da Codesp foram presos pela PF em Santos, por suspeita de fraude em licitações e associação criminosa em contratos que somavam R\$ 37 milhões. Quando o TCU fez uma auditoria no setor, sete em cada dez representantes de terminais arrendados à iniciativa privada disseram que a administração dos portos onde eles atuavam era prejudicada por indicações reconhecidamente partidárias.

Hoje a situação é diferente, afirma Piloni. Segundo ele, 70% dos administradores atuais nas Docas têm pelo menos dez anos de experiência em gestão e 54% acumulam passagens dentro do ramo portuário. Para a Codesp, que agora se apresenta como Santos Port Authority (SPA), foi nomeada uma equipe com longa trajetória no mercado.

O atual presidente, Fernando Biral, trabalhava no time de reestruturação de empresas comandado pelo executivo Ricardo Knoepfelmacher e conta algumas aberrações que encontrou em sua chegada (primeiro como diretor de administração e finanças) à SPA.

Um contrato de aluguel de drones para monitoramento do porto custava R\$ 200 mil por mês. Foi cancelado e a estatal decidiu comprar seus próprios drones. Valor? Também R\$ 200 mil, mas de uma só vez. Outra despesa, para manutenção de câmeras de segurança e controle de acesso, era de R\$ 12 milhões por ano. Passou para R\$ 3 milhões anuais. Uma série de contratos transitórios para a operação de terminais, com arrendamentos vencidos e áreas que deveriam ter sido relicitadas, tinha preços completamente desatualizados. Em média, foi aplicada uma correção em torno de 100% dos valores pagos à SPA.

Se as Companhias Docas saíram do vermelho, se a gestão está mais eficiente, então por que privatizá-las? Não seria mais interessante concentrar-se na desestatização de empresas que oneram o Tesouro Nacional? No caso das autoridades portuárias, o leilão da Codesa (ES) deve ocorrer no fim deste ano ou no início do próximo. Santos deve passar às mãos do setor privado no quarto trimestre de 2022. Será esse mesmo o melhor caminho?

Na avaliação de Biral, é a única rota possível para modernizar os portos. “Como estatal, a gente não consegue fazer os investimentos na velocidade que o país precisa.”

Do lado financeiro, afirma o presidente da SPA, falta bala na agulha. Sem controle privado, ou no mínimo capital aberto, é difícil obter financiamento de longo prazo para intervenções mais robustas na ampliação da infraestrutura. Do ponto de vista administrativo, tudo fica mais complicado. Licitações são lentas e facilmente acabam nos tribunais, nem sempre selecionam os melhores prestadores de serviços (mas aqueles que afundam os preços nas concorrências), há novelas em torno de reequilíbrios econômicos. Fechar um contrato de dragagem pode levar anos.

Esse conjunto de diagnósticos e remédios, no entanto, não são uma unanimidade. O consultor Frederico Bussinger, ex-diretor da Codesp e ex-presidente do porto de São Sebastião (SP), vê esses números com ceticismo e aponta riscos na privatização das Docas. Ele reconhece a melhoria dos indicadores financeiros, mas destaca a tentativa do governo de “enfeitar a noiva” para torná-la mais bonita às vésperas dos leilões. Investimentos atrasados (como as obras de dragagem) e a eliminação de defasagens em tarifas (como de acesso ao canal aquaviário, atracação de navios, uso da infraestrutura terrestre) podem explicar parcialmente os balanços melhores, argumenta.

Para Bussinger, o plano de privatizar as Companhias Docas é ruim para o ecossistema nos portos e contraria boas práticas internacionais. “O benchmark aponta em outra direção. Não é assim na Ásia, na Europa, nos EUA. Na Austrália, que é a exceção, surgiram inúmeros problemas. Autoridade portuária não é um ativo. É função, que precisa equilibrar potenciais conflitos de interesses”, afirma o consultor. Na opinião dele, o modelo mais adequado seria ter um condomínio de operadores dos terminais fazendo também a administração portuária.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2021

ARGENTINA PERDEU US\$ 620 MILHÕES EM EXPORTAÇÕES DE FARELO E ÓLEO DE SOJA COM A SECA DO RIO PARANÁ

Perdas nas exportações de farelo e óleo de soja relacionadas ao problema já chegam a US\$ 620 milhões, segundo a Bolsa de Comércio de Rosário

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo

A Argentina já perdeu US\$ 620 milhões em exportações de farelo e óleo de soja devido à seca do rio Paraná, segundo relatório da Bolsa de Comércio de Rosário. O baixo nível do rio no trecho Timbúes-Oceano tem limitado o fluxo de cargas na região da Grande Rosário e provocado queda dos preços de exportação dos principais subprodutos da soja e do milho.

“Nesse sentido, os maiores custos logísticos para levar os produtos dos portos até a orla do Paraná impactam nos preços de exportação com origem na Grande Rosário, ampliando o diferencial com a mercadoria brasileira”, diz a bolsa no texto.

A diferença entre o FOB Paranaguá e o FOB Up Rio/Rosário para o farelo de soja é a pior - para os argentinos - desde 2013, completa a bolsa. “A situação é ainda mais desvantajosa para o óleo de soja argentino, já que desde 2008 não se via um diferencial de preço tão grande”.

No estudo, a bolsa contabiliza as perdas desde o início deste ano - os embarques de subprodutos do complexo soja desde janeiro são de mais de 25 milhões de toneladas - e relata que o nível do Paraná no trecho destacado está ruim há tempos. Nos últimos dois anos, diz, “a altura média ficou acima do mínimo de referência, de 2,47 metros, apenas em fevereiro de 2021.

Enquanto enfrentam problemas logísticos, os produtores e exportadores argentinos também acompanham as especulações que indicam que o governo do país poderá fazer mudanças na estrutura tributária da exportação de grãos. Segundo um analista de mercado, as negociações envolvem redução de 33% para 28% no caso da soja e aumento de 12% a 15% nos de trigo e milho. Não há confirmação oficial.

Há dois dias, a Fundação Agropecuária para o Desenvolvimento da Argentina (FADA) divulgou que a cada US\$ 100 da receita do produtor (receita menos custos), US\$ 63,40 permanecem com os diferentes níveis de governo. O número cresceu 1,6 ponto percentual em relação ao último trimestre, disse a FADA.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/09/2021

MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,85% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO PARA US\$ 114,13 A TONELADA

Em setembro, a principal matéria-prima do aço apresenta queda de 27,08% e no ano um recuo de 30,17%

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo

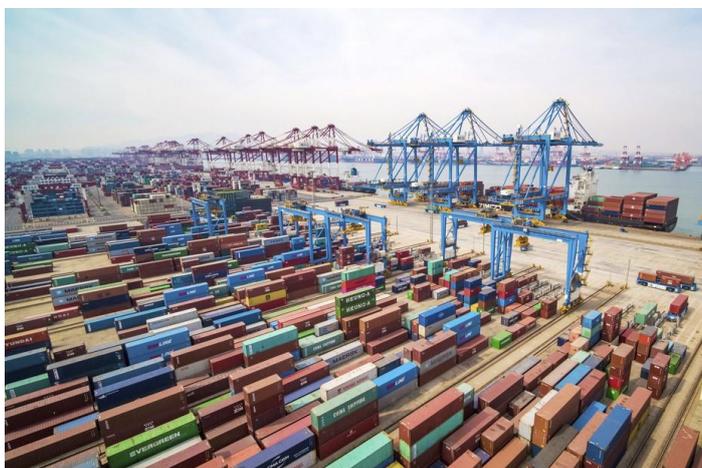


Foto : Chinatopix via Associated Press

Os preços do minério de ferro no mercado à vista apresentaram uma leve recuperação nesta quarta-feira (29), depois do tombo do dia anterior.

Segundo a publicação especializada “Fastmarkets MB”, o minério com 62% de teor de ferro foi negociado no porto chinês de Qingdao a US\$ 114,13 a tonelada. Isso representou uma alta de 1,85% em relação ao dia anterior.

A evolução, no entanto, não foi capaz de reverter as perdas acumuladas no mês. Em setembro, a principal matéria-prima do aço apresenta queda de 27,08% e no ano um recuo de 30,17%.

O contrato futuro de minério de ferro mais negociado para entrega em janeiro na Dalian Commodity Exchange (DCE) também apresentou uma tendência de alta nesta quarta-feira, encerrando o dia com elevação de 2,4% em relação ao preço de fechamento de terça-feira de 678 yuans (US\$ 105) por tonelada.

Segundo a Fastmarkets, a pequena alta nos preços do minério de ferro no mercado spot ocorreu em função do reabastecimento das siderúrgicas, que se preparam para o feriado nacional que dura uma semana na China.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2021

AÇO BRASIL: SERÃO CONTRATADOS MAIS DE R\$ 300 BI EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA ATÉ FIM DE 2022, DIZ MINISTRO

Segundo ele, até agora já foram contratados R\$ 80 bilhões em 74 leilões de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo



Tarcísio de Freitas — Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

O ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse nesta quarta-feira, durante o Congresso Aço Brasil, que ao final do próximo ano, os investimentos na área alcançarão R\$ 300 bilhões. Segundo ele, até agora já foram contratados R\$ 80 bilhões em 74 leilões de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias.

Freitas ressaltou que uma nova leva de leilões deve ser iniciada agora e devem contemplar a

rodovia Presidente Dutra, a BR-381/262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e mais 16 aeroportos.

Segundo ele, com a Medida Provisória 1065, que estabeleceu o regime de autorizações, já ocorreram mais de 14 pedidos que gerarão mais de R\$ 80 bilhões em novas ferrovias e ramais ferroviários. “Esses investimentos devem ganhar corpo nos próximos anos e vai tornar o país um verdadeiro canteiro de obras”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2021

TEMOR DE CRISE ENERGÉTICA GLOBAL PREOCUPA MERCADOS

Seguindo o exemplo de Wall Street e de outras praças, o Ibovespa caiu pouco mais de 3% e dólar comercial subiu a patamares não vistos desde o início de maio

Por Valor Econômico

O risco de uma crise global de energia entrou ontem de vez no radar dos investidores, ampliando as preocupações com a redução dos estímulos monetários nos EUA. A combinação derrubou as bolsas - o índice Nasdaq recuou 2,83% e o Dow Jones, 1,63%. Por aqui, o Ibovespa fechou em baixa de 3,05%, enquanto o dólar subiu 0,88%, para R\$ 5,4254.

Os preços de commodities energéticas têm avançado com força. As cotações dos contratos futuros de gás natural fecharam no maior nível desde 2014, enquanto o petróleo Brent chegou a superar o nível de US\$ 80 por barril, o mais alto em três anos. O movimento é explicado em parte pelo aumento do consumo desses produtos acima do esperado nas principais economias do mundo. Em meio a temores de que a inflação global não ceda, a alta da energia pressiona os juros, como os dos títulos de longo prazo do Tesouro americano.

Especialistas apontam que a pressão nos preços do petróleo e do gás tem razões econômicas, geopolíticas e ambientais. Um dos motivos é a alta na demanda por gás natural liquefeito (GNL) em diversas regiões do mundo, incluindo o Brasil, para suprir termelétricas. Esse quadro se relaciona com as mudanças climáticas e a transição para uma economia de baixo carbono. Apesar disso, analistas veem espaço para o aumento da oferta global desses produtos. Parte da produção da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+), por exemplo, segue restrita.

No Brasil, a Petrobras voltou a anunciar reajuste do óleo diesel, após 85 dias. A partir de hoje, os preços do produto subirão 8,89% para as distribuidoras. O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, informou que vai reunir os líderes de partidos governistas para discutir “medidas alternativas” para reduzir o valor dos combustíveis e do gás de cozinha. Ao anunciar o encontro, ele criticou a política de preços da Petrobras, mas, à tarde, em evento ao lado do presidente Jair Bolsonaro, direcionou seus ataques aos governadores e prometeu votar o projeto para unificar as alíquotas do ICMS cobrado nos combustíveis.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2021

HIDROGÊNIO VERDE, UM NICHOPROMISSOR PARA O BRASIL

Um dos trunfos do país é que fontes renováveis de energia como as de hidrelétricas e solar são complementares, enquanto outros países ainda usam o carvão

Por Roberto Rockmann, Para o Valor — São Paulo

O hidrogênio verde poderá se converter em uma nova fronteira tecnológica para a indústria química nacional, um segmento energético que poderá tornar o Brasil líder mundial em um momento de transição para a economia de baixo carbono. A União Europeia se comprometeu a investir US\$ 430 bilhões em hidrogênio verde até 2030. A intenção da UE é instalar eletrolisadores de hidrogênio renovável de 40 gigawatts (GW) na próxima década para alcançar sua meta de ter impacto neutro no clima até 2050.



Clark, da Siemens Energy: um grande potencial que poderá ser criado — Foto: Divulgação

Um dos trunfos do Brasil no cenário energético global é a complementariedade entre suas fontes renováveis, um contraste em relação ao resto do planeta, porque boa parte dos países desenvolvidos ainda usa carvão de forma considerável. Quando ocorre o período seco, de maio a novembro, as hidrelétricas perdem água, mas a biomassa de cana-de-açúcar pode compensar parte dessa perda. Os ventos que

fazem girar as turbinas das eólicas sopram mais de madrugada, enquanto o sol brilha no horário de maior consumo. Essa possibilidade de produzir energia renovável 24 horas por dia, sete dias da semana, cria uma oportunidade em um mercado nascente: o hidrogênio verde, nicho em que o país poderá se tornar um player global em um momento em que a Alemanha começa a investir na tecnologia. Duas empresas alemãs, Thyssen e Siemens, são líderes na fabricação dos equipamentos que participam do processo de produção.

A partir do crescimento das fontes renováveis de energia foi possível obter o chamado hidrogênio verde, produzido com a energia de hidrelétricas, solar, eólica ou biomassa a partir de eletrólise (carga de energia para separação do hidrogênio). Na corrida pela liderança da economia de baixo carbono, a Alemanha tem sido um incentivador do hidrogênio verde.

O Brasil, além do potencial de fontes renováveis, tem liderança mundial em agronegócio, mas é importador de fertilizantes, o que gera oportunidades para a agroenergia, descarbonização total de certos setores, como transporte, indústria e usos que são intensivos em calor, teria dificuldades apenas por causa da eletrificação a partir de renováveis. Esse desafio poderia ser enfrentado pelo hidrogênio produzido a partir de renováveis, que permite que grandes quantidades de energia limpa sejam canalizadas do setor elétrico para os segmentos de uso final. “Ele pode ser o elo perdido na transição energética”, diz Luiz Barroso, presidente da PSR e ex-presidente da Empresa de Pesquisas Energéticas (EPE), órgão estatal de planejamento do setor de energia.

Um dos principais polos de produção que despontam no país está no Ceará, mais precisamente no porto de Pecém. Em abril, a White Martins assinou um memorando de entendimento com o porto para oficializar seu interesse em participar dos investimentos em hidrogênio verde. A parceria pretende estabelecer e desenvolver as potencialidades da produção local, voltada prioritariamente à exportação para a Europa. “No Ceará há disponibilidade de energia eólica e solar, além da proximidade com a Europa, iremos avaliar a possibilidade de implementar uma planta”, diz o diretor de hidrogênio e gás natural liquefeito da White Martins, Guilherme Ricci. A intenção é fazer o estudo de viabilidade da unidade, com custo, escala, mercados, até o fim do ano. O tempo de construção de uma planta dessas é de cerca de 30 meses.

Há potencial de sinergia com a planta de gases do ar da White Martins já existente no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. O novo combustível já está trazendo investimentos no país. A EDP do Brasil anunciou em agosto a instalação de projeto-piloto para implantação de uma usina de hidrogênio verde no porto de Pecém, com capacidade de produção de 250 vazão normal metro cúbico por hora (Nm³/h) do gás e um módulo eletrolisador de última geração para a produção do combustível com garantia de origem renovável. Sua operação deve ser iniciada em dezembro de 2022, com um investimento de R\$ 41,9 milhões. “Temos apostado muito nessa energia limpa”, diz o governador do Ceará, Camilo Santana.

No ano passado, o governo alemão e o português começaram a avaliar a possibilidade de realizar um leilão global de contratação de hidrogênio verde e identificar os potenciais fornecedores, como Brasil, Chile, Marrocos, Ucrânia. No Brasil, o Fórum dos Governadores do Nordeste também avalia o tema. O governo federal lançou em maio uma resolução do Conselho Nacional de Política Nacional Energética (CNPE) em que propõe que devem ser definidas as linhas gerais de um programa nacional de hidrogênio. A tecnologia é vista como eficiente para ajudar a descarbonizar principalmente o setor de transporte. O hidrogênio é utilizado pela indústria química há mais de um século, produzindo fertilizantes e metanol. O Brasil é importador de fertilizantes, apesar da liderança mundial em agroenergia, o que também pode fortalecer o nicho no país ao longo dos próximos anos.

No fim de 2020, sete empresas internacionais que desenvolvem projetos de hidrogênio verde lançaram a iniciativa Green Hydrogen Catapult, como parte da campanha por zero emissões da Convenção das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas. Esta coalizão global é formada pelo grupo saudita de energia limpa ACWA Power, a desenvolvedora australiana CWP Renewables, a fabricante chinesa de turbinas eólicas Envision, as gigantes europeias de energia Iberdrola e Ørsted, o grupo de gás italiano Snam e a produtora norueguesa de fertilizantes Yara.

Para o presidente da Siemens Energy Brasil, André Clark, o país tem aspectos que podem torná-lo “imbatível” na produção de hidrogênio, como o grande potencial para a geração de energias eólica e solar, ser o maior produtor de energia hidrelétrica, ter um sistema regulatório bem avançado em geração de energias renováveis e ter seus principais parceiros comerciais, como Estados Unidos, União Europeia e China, com planos de recuperação verde. “Há um grande potencial que poderá ser criado.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2021

INVESTIMENTO GLOBAL EM INOX DEVE ATINGIR US\$ 8 BILHÕES ATÉ 2025

No Brasil, baixa renda e preço prejudicam consumo, que permanece estável desde os anos 1980
Por Carlos Vasconcellos — Para o Valor, do Rio



Frederico Lima, da Aperam: “Quando você olha o consumo de inox per capita, também precisa analisar o PIB per capita” — Foto: Divulgação

O mercado mundial de aço inox vive um período de alto crescimento. Segundo dados do International Stainless Steel Forum (ISFF), a produção global do setor apresentou uma alta de 24,7% no primeiro trimestre, em comparação com o mesmo período do ano anterior, puxada principalmente pela China, com um crescimento de 37% na produção. O ISFF prevê ainda um crescimento de 5,8% na demanda global de inox em 2021, com nova alta de 2,7% no próximo ano, chegando a 1.924,6 milhão de toneladas. Até 2025, a

previsão é de um investimento total de US\$ 8 bilhões no segmento, para suprir o aumento da demanda.

No Brasil, depois de uma forte queda no período inicial da pandemia, o mercado de inox se recupera. Com isso, o consumo aparente, que inclui também a importação de produtos acabados, vem apresentando crescimento, chegando a 363 mil toneladas em 2020, alta de 2% em relação ao ano anterior. Já no período de 2015 a 2020, o crescimento médio anual do consumo aparente de inox chegou a 4% ao ano, segundo a Associação Brasileira do Aço Inoxidável (Abinox).

O país também tem avançado pouco no consumo per capita, que há mais de uma década se mantém abaixo de 2 kg por habitante. Em 2020, era de 1,7 kg por habitante, número baixo quando comparado ao de outros países em desenvolvimento. Frederico Ayres Lima, diretor-presidente da Aperam South America e da Aperam BioEnergia, avalia que o baixo consumo se deve, em primeiro lugar, ao baixo crescimento da economia.

“Quando você olha o consumo de inox per capita, também precisa analisar o PIB per capita, porque é um produto que tem o seu consumo totalmente ligado ao desenvolvimento, ao poder aquisitivo da população”, diz Ayres Lima. “O segundo fator que consideramos está atrelado ao desenvolvimento. Na década de 80, o Brasil consumia 100 kg de aço por habitante e em 2020 o consumo foi de 112 kg. Ou seja, em quase 40 anos, o consumo praticamente não cresceu. Nesse mesmo período, a China subiu de 50 para 600 kg/hab.”

Ayres Lima acrescenta ainda que o Custo Brasil torna a produção no país mais cara. “É muito provável que um concorrente asiático consiga colocar um aço no porto de Vitória a um custo menor do que a Aperam e demais produtores internos.”

Principal produtora de aço inoxidável do país, a Aperam está investindo R\$ 243 milhões, em 2021, na sua planta em Timóteo (MG). São investimentos em linhas como o C5, revestimento fino aplicado sobre o aço elétrico GNO, fundamental para o segmento de veículos elétricos, considerado estratégico pela empresa. Segundo Ayres Lima, a empresa tem buscado desenvolver soluções inovadoras para aumentar o consumo em segmentos ainda pouco explorados, mas que podem se tornar novos motores de crescimento, como construção civil, agronegócio, transporte e mineração.

Mas o caminho para o aumento do consumo de inox é longo. Rodrigo Damasceno, presidente da Abinox, observa que há uma cultura que privilegia a aquisição de produtos de menor valor agregado em detrimento de outros, de maior qualidade e durabilidade.

“Há pouco conhecimento sobre o aço inoxidável no Brasil, o que leva o usuário a buscar outros materiais mais conhecidos, porém de qualidade inferior”, diz Damasceno. “Sempre destacamos a

necessidade de o consumidor considerar não somente o custo inicial do produto, mas o custo ao longo do seu ciclo de vida, um conceito denominado LCC (life cycle cost), onde na maioria das vezes o inox é imbatível”, lembra Damasceno.

Para Luís Antônio Salles, sócio-diretor da distribuidora ML Steel, a concentração da produção brasileira de aço inoxidável em um único player é um fator que acaba por encarecer o produto no país. “A importação é um processo difícil e demorado, que leva de três a quatro meses até a conclusão”, explica.

Alexandre Maurano, presidente da Associação Brasileira dos Processadores e Distribuidores de Aços Inoxidáveis (Aprodinox), por sua vez, observa que a concentração torna o segmento de aços inoxidáveis mais volátil. “As flutuações do mercado internacional se refletem de forma mais imediata”, diz. Ao mesmo tempo, observa, a cadeia de consumo do aço inox é muito pulverizada. “Então, as empresas não têm a mesma capacidade de negociação que os clientes do segmento de aço carbono.”

Maurano também observa que a política de tarifas para o aço inoxidável acaba prejudicando os consumidores. “Paga-se menos imposto de importação para comprar uma cuba de aço inox do que para importar o inox para fabricar a cuba no Brasil”, conclui.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/09/2021



SÉCULO DIÁRIO

'EM NENHUM LUGAR DO MUNDO, A AUTORIDADE PORTUÁRIA É ENTREGUE À INICIATIVA PRIVADA'

Suport-ES e outras entidades portuárias trabalham para impedir desestatização "inconstitucional" da Codesa

Por **FERNANDA COUZEMENCO**

"Em lugar nenhum do mundo, a autoridade portuária é entregue à iniciativa privada. A gente não entende esse governo [federal]. Se tiver que acontecer [a desestatização da Codesa], da forma que está posto não pode acontecer. Acreditamos que o governo está tentando fazer do Porto de Vitória um projeto piloto para o país".

As reflexões são do novo presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport-ES), Marildo Capanema, após os debates realizados na tarde dessa segunda-feira (27), que reuniram diversas entidades de trabalhadores e empresas do setor portuário capixaba, unidos para impedir a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). "O balão de ensaio está sendo proposto aqui no Espírito Santo, o que gera muita incerteza", ressalta.



Rodrigo Gavini

Durante o encontro, sobressaiu a percepção, entre os líderes das entidades presentes, de que a proposta do governo federal, publicada na Resolução CPPI 188/2021, de junho passado, é inconstitucional. O principal problema é a retirada da única gestão que ainda consta como pública no Estado, que é a da autoridade portuária, responsável pela dragagem e pela negociação de tarifas.

"A autoridade portuária não pode ser desestatizada. A entrada de navios não pode sair das mãos do governo, porque os portos são locais de entrada e saída de mercadorias, o que envolve

segurança nacional. Isso é inconstitucional", afirma o presidente do Suport-ES. "Estamos contratando um escritório de advocacia de Brasília que discute essa questão com a Federação Nacional dos Portuários, Federação Nacional dos Estivadores e a Federação Nacional dos Trabalhadores Avulsos, e envolvendo o Tribunal de Contas da União (TCU).

Longe de ser um fato consumado, a desestatização pode sim ser barrada, pondera Marildo, com base no debate com seus pares. "Nós acreditamos que é possível barrar a desestatização. Porque os próprios empresários, operadores portuários, estão vendo que da forma como está, não vai beneficiar ninguém, porque pode perder até carga, devido à concorrência desleal [em função do inevitável aumento das tarifas pela empresa que vencer a licitação], levando à perda de emprego dos trabalhadores da Codesa e dos avulsos também. Pior ainda: o nosso Estado e os municípios perderão divisas e a população capixaba ficará bastante prejudicada nesse contexto todo", expõe.

Ainda assim, salienta, nem o governo do Estado nem as prefeituras de Vitória, Vila Velha, Cariacica e Aracruz (norte do Estado) têm se envolvido no debate. "Cidades como Vila Velha têm 70% do PIB oriundo do porto, no caso, o de Capuaba!", sublinha.

No esforço conjunto para barrar a desestatização, está pautado ainda apontar a falta de lisura em alguns aspectos, como dívidas da Codesa e o não cumprimento de compromissos com os novos concursados. Pela resolução, acentua Marildo, os novos concursados só teriam doze meses de estabilidade, podendo ser demitidos em seguida.

"A diretoria da Codesa que está aí quer acabar com tudo mesmo, 'fechar a tampa do caixão', metaforiza o presidente do Suport-ES, referindo-se à gestão de Julio Castiglioni, que assumiu como diretor-presidente da Companhia Docas em 2019.

"Ele não se apresentou pra gente ainda. A nova diretoria do Sindicato assumiu há vinte dias e negocia a data-base dos trabalhadores, estamos fazendo reuniões na sala ao lado da dele, e ele ainda não chegou e se apresentou. A empresa quer cortar tudo. Principalmente a questão da escala, que eles estão tirando uma que já existia e empurrando uma outra goela abaixo dos trabalhadores, que não dá descanso, impede a vida com a família. E tem a mudança no plano de saúde, que vai deixar os aposentados desassistidos", descreve.

Entre os encaminhamentos da mobilização elencados, está uma pauta de greves, que podem ser deflagradas a qualquer momento, denunciando irregularidades, "compromissos que a empresa tem deixado de cumprir com seus funcionários". A intenção é realizar paralisações nacionais, "nem que seja por duas ou três horas", pois o que ocorre no Espírito Santo tende a ser levado para outros estados em seguida.

Em paralelo, insistir no envolvimento dos governos estadual e municipais, e envolver também a sociedade como um todo, "aproximar a cidade do porto". A pergunta central é: "Quais os reais motivos da desestatização? Só vemos muito prejuízo para a população e a economia capixaba", reafirma o líder sindical.

Compareceram ao debate: Eduardo Guterra, presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP); Josué King, coordenador do Fórum Permanente Portuário (FPP); José Adilson, presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), da Intersindical Portuária-ES e do Sindicato dos Estivadores-ES; Luiz Fernando Barbosa, portuário, advogado, engenheiro especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho, professor de Direito Marítimo e Portuário; Roberto Garofalo, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários (Sindiopes); Guilherme Lacerda, economista e professor representou o deputado Helder Salomão (PT); Nilo Martins da Cunha, consultor portuário, membro da Associação Profissional dos Operadores Portuários do ES (Aopes); Wagner Cantarela, presidente da Aopes; Marcelise Azevedo, Assessora jurídica da FNP; Henrique Zimmer, ex-presidente da Codesa e diretor do Sindicato dos Engenheiros; e Vilson Mauro Granja Yanes, diretor do Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Aquaviário do Espírito Santo (Aquasind).

Fonte: *Século Diário*
Data: 29/09/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ CONSIDERA ABUSIVO RESPONSABILIZAR DESPACHANTES POR DÉBITOS DE DEMURRAGE DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Diretoria colegiada entendeu que categoria não deve responder por questões diretamente ligadas ao transporte da carga por não participar da formalização do contrato de transporte marítimo internacional. Multas por descumprimento, com base na RN-18/17, podem chegar a R\$ 100 mil.

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) declarou 'irregular e abusiva' a prática de responsabilização solidária dos despachantes aduaneiros por débitos relativos à demurrage de contêineres. A ação administrativa foi provocada pela Procuradoria da República no Estado do Rio Grande do Sul, após consulta do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul (SDAERGS). A decisão, por dois votos favoráveis e um contrário, prevê a pena de submissão às medidas preconizadas pela resolução normativa 18/2017 da agência, que dispõe sobre direitos e deveres de usuários, agentes intermediários e armadores. A matéria foi discutida na 509ª reunião ordinária da diretoria colegiada, realizada entre 13 e 15 de setembro. Foi voto vencido o diretor Adalberto Tokarski, relator do processo.

Em seu voto, a diretora Flávia Takafashi concordou com o voto condutor e com superintendência de regulação da Antaq em relação à defesa de que a prática de responsabilização solidária dos despachantes aduaneiros pelo pagamento da demurrage representa 'conduta abusiva e não aderente às boas práticas comerciais, sem paralelo no mercado internacional'. Ela ressaltou que a petição do sindicato ao Ministério Público Federal no Rio Grande do Sul (MPF-RS) expôs que o poder judiciário, mesmo após a publicação da RN-18/2017, vinha reconhecendo como válida a assunção da responsabilidade por parte do despachante aduaneiro tendo como fundamento que o termo de responsabilidade solidária assinado pelos despachantes teria viés de contrato de adesão.

“A esta altura, uma vez enfrentada a questão pela Antaq e restando claro que o despachante aduaneiro não participa da formalização do contrato de transporte marítimo internacional — e que, por conta disso, não deve ser instado a responder por questões diretamente ligadas ao transporte da carga, como é o caso da demurrage — entendo ser de bom tamanho determinar que as empresas que assim procedam se abstenham de prosseguir com a prática por questões alheias a seu nicho de atividades”, considerou Flávia em seu voto. A diretora entendeu que a atividade de despachante aduaneiro tem como natureza principal a nacionalização da carga. Ela acrescentou que, caso a prática considerada irregular persista, a Antaq deverá apurar cada caso concreto materializado, podendo adotar sanções conforme a RN-18/2017.

Para o advogado Marcel Nicolau Stivaletti, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM), foi uma decisão importante porque o judiciário já havia decidido em outras ocasiões que o despachante poderia ser responsabilizado, já que assina documentos acerca do transporte da carga. Stivaletti disse que, nos casos em que atuou, sempre defendeu que o despachante não poderia ser responsabilizado em hipótese alguma, por entender que, nessas situações, esses profissionais

assinam como representante do importador, e não como despachantes aduaneiros. “Na prática, o despachante está na linha de frente e, muitas vezes, é ele quem acaba assinando o termo de responsabilidade pela devolução do contêiner, apesar de estar como representante do importador ou agente de cargas, que outorga poderes para que ele faça isso”, explicou. O risco apontado na ação do sindicato é que, ao chegar ao judiciário, esse despachante corria o risco de ser responsabilizado pela sobre-estadia.

Stivaletti interpretou que a decisão da Antaq, basicamente, fala que o despachante aduaneiro tem como essência a atividade voltada ao desembarço, não participando da formalização do contrato de transporte e não podendo responder por atividade fora de seu nicho de atuação. O advogado salientou que o acórdão prevê que, se o transportador responsabilizar o despachante aduaneiro pela devolução do contêiner e pelo atraso, estará sujeito às infrações previstas na RN-18/2017, que podem chegar a até R\$ 100 mil em multas. “A partir de agora, se espera que o poder judiciário olhe para a decisão técnica, que está dizendo que é descabida a cobrança contra o despachante, com pretensa responsabilização. É importante que os juízes saibam da visão do órgão técnico”, defendeu.

O advogado espera que essa decisão se estenda a outros estados e sindicatos, ampliando a comunicação entre as instâncias. Segundo Stivaletti, foi importante o MPF-RS ter tido a sensibilidade de provocar a Antaq sobre os questionamentos do sindicato. Ele não acredita que armadores vão descumprir a decisão tendo ciência de que podem responder nos termos da norma da Antaq. O advogado considera que a decisão trouxe um pouco de tranquilidade ao setor de despacho aduaneiro. “A decisão [da Antaq] foi feliz porque demarca o que é, o que faz o despachante aduaneiro e o que representa esse transporte”, analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

SUAPE REQUALIFICA PÍER DE GRANÉIS LÍQUIDOS PARA INCREMENTAR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Setembro 2021



Ação possibilitará ao atracadouro pernambucano receber navios de maior extensão, incrementando a movimentação de cargas

O Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL-2) do Porto de Suape, localizado em Ipojuca, na Grande Recife, terá sua estrutura requalificada para dinamizar seu funcionamento e ampliar a movimentação de carga. As obras serão tocadas com recursos próprios da estatal portuária e deverão começar na segunda quinzena de outubro. O custo da intervenção é de R\$ 7 milhões. Além de recuperação estrutural, as

mudanças possibilitarão ao píer receber navios maiores.

Atualmente, o píer suporta embarcações de até 90 mil toneladas de porte bruto (tpb). No entanto, após a conclusão dos serviços, poderá receber embarcações de até 120 mil tpb. Essa é mais uma das ações de modernização do atracadouro, que vem investindo, ao longo deste ano, R\$ 55 milhões na reestruturação dos píeres, cais e outras estruturas do Porto Organizado. Em 2020, foram aplicados R\$ 16,7 milhões em obras.

“Estamos trabalhando para melhorar a nossa estrutura portuária com o propósito de receber navios de grande porte e, dessa forma, nos tornarmos mais competitivos nos cenários nacional e internacional. Suape é líder no país na movimentação de granéis líquidos, o que o torna também um dos principais atracadouros de cabotagem do Brasil. Com todos esses investimentos, vamos incrementar ainda mais a movimentação de cargas”, destaca o diretor-presidente da empresa, Roberto Gusmão.

O PGL-2, que movimentava diversos produtos químicos, como combustíveis e outros derivados de petróleo, está localizado no porto organizado e é um dos píeres mais utilizados para atracação de navios. Para o diretor de Engenharia de Suape, Claudio Valença, essas intervenções são fundamentais para dinamizar o funcionamento do porto. “Estamos sempre estudando novas possibilidades de melhoria, incorporando equipamentos de última geração, para agregar agilidade e eficiência às atividades portuárias. O resultado, tenho certeza, será muito satisfatório,” ressalta.

As operações portuárias ocorrem no Porto Externo, local que abriga quatro píeres de granéis líquidos (PGL-1, PGL-2, PGL-3A e PGL-3B), um Cais de Múltiplos Usos (CMU) e uma tancagem flutuante de GLP (gás de cozinha). No Porto Interno, há cinco berços de atracação (Cais 1, Cais 2, Cais 3, Cais 4 e Cais 5) que operam todo tipo de produto, como carga geral, contêineres, granéis sólidos, veículos etc.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

ANP FAZ CONSULTA PÚBLICA SOBRE 37 PEDIDOS DE ISENÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL

Da Redação OFFSHORE 28 Setembro 2021

AANP iniciou nesta terça-feira (28) consulta pública de 45 dias sobre 37 pedidos de isenção de conteúdo local (waiver), relativos a 24 blocos exploratórios marítimos. Trata-se da primeira consulta pública do tipo desde a publicação da Resolução ANP nº 726/2018, que estabelece as normas para concessão dessa isenção.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas, nos contratos de exploração e produção de petróleo e gás, de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. O mecanismo da isenção permite exonerar o cumprimento do conteúdo local para contratações de determinados bens e serviços, autorizado em caráter excepcional, por motivos específicos: inexistência de fornecedor nacional; caracterização de preço e/ou prazo excessivos; e/ou utilização de nova tecnologia não disponível no país.

Cabe à empresa operadora do contrato de exploração e produção demonstrar, por meio de informações e documentos, as motivações de enquadramento nas hipóteses alegadas, e que serão submetidas a consulta pública como uma etapa da instrução processual de análise de mérito.

Os 37 pedidos de isenção colocados na consulta pública se referem a contratos de fornecimento de afretamento de sonda, associados a 24 blocos exploratórios marítimos adquiridos nas Rodadas de nº 7 e nº 9 da ANP. Nos documentos apresentados pelas empresas, são apresentados à sociedade os dados e informações para justificar seus pleitos, que poderão ser avaliados e receber manifestação de quaisquer interessados.

De forma geral, a documentação apresentada precisa demonstrar que, apesar de todos os avanços obtidos no mercado brasileiro, a indústria local não conseguiu atender todas as expectativas de demanda de bens e serviços, sobretudo no que se referiu a unidades de perfuração offshore, refletindo na impossibilidade de as concessionárias contratarem sondas produzidas localmente.

Na consulta, as manifestações do mercado e da sociedade podem confirmar que a documentação atende aos critérios necessários para a concessão de isenção ou contestar as informações apresentadas pela empresa, conferindo publicidade e transparência ao processo de julgamento de mérito.

Ao final do período de consulta, a ANP irá analisar todas as contribuições para julgar os pedidos de isenção e, caso considere necessário, pode ainda realizar uma audiência pública para ouvir as partes interessadas, o mercado e a sociedade em geral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

PRIMEIRO PORTA-CONTÊNER DA CMA CGM MOVIDO A GNL É NOMEADO NA CHINA

Da Redação NAVEGAÇÃO 28 Setembro 2021



O CMA CGM "Patagonia", o primeiro navio bicombustível de 15.000 TEUs de uma série encomendada pela empresa francesa de transporte de contêineres CMA CGM, foi nomeado na China.

A cerimônia de nomeação e entrega ocorreu no estaleiro Jiangnan da China State Shipbuilding Corporation (CSSC) nesta terça-feira (28).

Lançado em janeiro, o CMA CGM "Patagonia", de 155.000 dwt, é um dos cinco navios irmãos movidos a

GNL encomendados em 2019. Possui comprimento de 366 metros, boca de 51,2 metros e calado de 16 metros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

CADEIA LOGÍSTICA GLOBAL AINDA ENFRENTARÁ GRANDES DESAFIOS OPERACIONAIS EM 2022

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Para armadores, terminais e autoridades portuárias, questões como restrições sanitárias, falta de contêineres e disparada dos fretes devem ser semelhantes às encaradas pelo setor desde início da pandemia.

Há quase dois anos do início da pandemia, agentes do setor portuário avaliam que 2022 ainda deve ter problemas semelhantes aos enfrentados pela cadeia logística mundial nesse período. Representantes de

armadores, terminais e autoridades portuárias acreditam que o Brasil deve investir em infraestrutura e ampliar a cooperação junto a autoridades e órgãos anuentes a fim de minimizar os impactos causados principalmente pelas restrições sanitárias, falta de contêineres e disparada dos fretes.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) considera que a quarentena de 14 dias estabelecida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) é hoje um dos principais problemas dos transportadores marítimos que operam na navegação de longo curso no Brasil. A entidade defende que o navio não fique de quarentena até descarregar a carga que está a bordo, deixando de afetar de forma violenta a fluidez desse sistema. "Temos defendido com rigor nossa política sanitária, mas temos que entender que navio não pega Covid, quem pega [a doença] são as pessoas", disse o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro, nesta terça-feira (28), durante painel da Brasil Export.

O Centronave reconhece que os terminais sentem com mais vigor a questão das janelas de atracação, uma vez que navios que estavam previstos são obrigados a ficar em quarentena quando identificados casos de Covid-19 na tripulação embarcada. A medida, segundo Loureiro, rompe completamente a programação de atracação dos terminais, mantendo a bordo muitos contêineres que deveriam estar circulando.

Além da forma como a quarentena é encarada pela Anvisa, Loureiro apontou que existem áreas de cooperação entre agentes e outros órgãos anuentes que podem ser melhor trabalhadas, como a velocidade de devolução de contêineres na importação. Ele acredita que podem ser estudadas formas de a Receita Federal agilizar o máximo possível a liberação de carga, quando for viável.

O diretor-executivo do Centronave relatou que nos portos de Los Angeles e Long Beach, nos Estados Unidos, existem terminais enfrentando dificuldade de aumento do tempo de abertura do gate porque há muitos embarcadores que resistem a operar nos prazos normais, por questão de custo. “Há espaço para cooperação e nós temos que ter pragmatismo. Estamos saindo de uma era de valores de frete muito baixos”, disse. Ele ressaltou que os fretes aumentaram no spot e que, para quem tem contrato, o frete está inflado há mais tempo.

A avaliação do Centronave é que o aumento dos volumes movimentados por contêineres em 2021 criou uma aparente contradição entre a escassez de equipamentos com aumento do volume transportado. “Isso significa que está feito um enorme esforço de posicionamento e de aumento da fluidez de circulação dos navios. A questão toda é o travamento da cadeia logística”, analisou Loureiro.

O CEO da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, vê o mundo no ano que vem com horizonte muito parecido com 2021. “Talvez 2023 consiga reagir à mudança do comportamento de consumo no mundo inteiro”, comentou. O executivo considera que o Brasil não está pior preparado que ninguém para enfrentar esse momento. Ele avalia que a evolução da Receita Federal é grande e que não há falta de cooperação, uma vez que autoridade portuária e órgãos anuentes costumam ser sensíveis aos problemas apresentados pelos terminais.

Para Sepúlveda, pragmatismo e adaptação são o melhor remédio para a crise atual. “Temos que ter paciência e, nos casos específicos, tomar decisões de buscar soluções diferentes. O mundo não é mais o mesmo e a logística não é mais a mesma. As cadeias de suprimentos estão obstruídas. O ‘just in time’ já foi para o espaço há muito tempo e está trazendo produção para nível local em diversos países”, analisou.

O CEO da DP World Santos, Fabio Siccherino, disse ser difícil prever se o padrão de consumo retornará ao estado pré-pandemia. Ele entende que criou-se uma maneira diferente de consumir, com enorme crescimento do e-commerce pelo mundo. Siccherino projetou que, em algum momento, os volumes consumidos em e-commerce serão revertidos para gastos com turismo, por exemplo, que estão represados.

O executivo ressaltou que o contêiner trouxe uma capilaridade que o break bulk e o granel nem sempre conseguem dar, permitindo transportar pequenas quantidades a regiões mais afastadas a custos razoáveis. “O contêiner nos trouxe essa possibilidade que o granel e o break bulk hoje não conseguem porque é preciso movimentar grandes quantidades, ter portos preparados e logística mais complicada, do ponto de vista de investimento”, destacou. “Acho que ainda vamos ficar mais alguns meses com isso e que, antes de meados de 2022, esse panorama não muda muito”, projetou Siccherino.

O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, afirmou que o cenário de pragmatismo e adaptação deve perdurar, sendo que a questão da infraestrutura continuará a ser motivo de preocupação da autoridade portuária. Ele disse que o desafio é planejar o porto de forma a se antecipar aos problemas. Biral ressaltou que o setor portuário brasileiro sente esse efeito em menor grau, talvez por não estar totalmente inserido dentro da logística global, que pressupõe, inclusive, navios com maiores dimensões. “Hoje ainda operamos ‘na berlinda’ com navios que ‘sobraram’. Não estamos totalmente inseridos na logística global de forma mais eficiente. Nosso desafio é prover infraestrutura melhor”, comentou.

IMO E MPA LANÇAM PORTAL DEDICADO À DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA

Da Redação NAVEGAÇÃO 28 Setembro 2021



A Organização Marítima Internacional (IMO) e a Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura (MPA) lançaram o portal NextGEN, um ecossistema global colaborativo online de iniciativas de descarbonização do transporte marítimo.

O portal foi lançado nesta segunda-feira (27). A plataforma tem como objetivo promover a inovação para acelerar a transição do setor marítimo para um futuro com emissões zero ou de baixa emissão.

O website tem como objetivo incentivar “o compartilhamento de informações, criar redes críticas e oportunidades de colaboração e facilitar o desenvolvimento de capacidades. Ao apresentar o universo dos projetos de descarbonização marítima numa plataforma única, o portal NextGEN servirá como ponto focal e ferramenta de referência para os stakeholders públicos e privados”, afirma a MPA.

O NextGEN abrange mais de 140 projetos e mais de 500 parceiros, 13 tipos de combustível e diversidade de regiões, incluindo África, Ásia, Caribe, América Latina, Oriente Médio e Ilhas do Pacífico.

O anúncio vem um dia depois que a MPA revelou que fez parceria com a Singapore Shipping Association (SSA) e a Global Compact Network Singapore (GCNS) para apoiar o desenvolvimento de capacidades em contabilidade de carbono entre empresas marítimas em Cingapura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

CAMPO DE MANATI SOFRE PARADA POR VAZAMENTO DE GÁS

Da Redação OFFSHORE 28 Setembro 2021

A petrolífera Enauta interrompeu preventivamente a produção do campo offshore de Manati na segunda-feira (27) devido a um pequeno vazamento de gás no gasoduto entre a estação de compressão e a estação de tratamento de gás.

O campo é operado pela Petrobras, que no ano passado anunciou a intenção de alienar sua participação de 35%.

A Enauta detém 45% de participação no Campo de Manati, localizado na bacia de Camamu, litoral da Bahia.

Em agosto de 2020, a Enauta anunciou um acordo para vender toda a sua participação no Campo de Manati para a Gas Ponte. "A transação está sujeita a uma série de condições precedentes e todas as ações necessárias para a conclusão do acordo devem ser concluídas até 31 de dezembro de 2021", disse a Enauta.

O campo de Manati foi descoberto em 2000 e a produção começou em 2007. Os poços de Manati são conectados por linhas submarinas à plataforma PMNT-1, uma unidade fixa de produção instalada em lâmina-d'água de 35 metros, a 10 quilômetros da costa. De lá, o gás flui por um gasoduto de 36 quilômetros até a Planta de Compressão, onde é comprimido e percorre outros 89 quilômetros até a Planta de Processamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

ARMADOR SEASPAN TEM US\$ 1 BILHÃO EM ENCOMENDAS DE PORTA-CONTÊINERES

Da Redação *NAVEGAÇÃO 28 Setembro 2021*



O armador não operacional Seaspan Corp encomendou dez navios de 7.000 TEUs a um estaleiro chinês, elevando sua carteira de pedidos nos últimos 10 meses para 70 navios, com uma capacidade total de 839.000 TEUs.

Este portfólio inclui dois ULCVs de 24.000 TEUs, mas compreende principalmente tamanhos menores: 25 navios de 7.000 TEUs.

A encomenda mais recente, estimada em US\$ 1 bilhão, para navios equipados com purificadores construídos pelo grupo de transporte de Jiangsu Yangzijiang, terá as entregas iniciadas no segundo trimestre de 2024.

De acordo com fontes da indústria, os navios serão alugados para a transportadora japonesa ONE em fretamentos de longo prazo de cerca de 12 anos, com receita estimada de US\$ 1,4 bilhão.

Com as principais transportadoras se concentrando em pedidos de ULCVs nos últimos anos, a frota envelhecida de navios menores precisa ser substituída com urgência. Os pedidos feitos desde outubro passado foram direcionados para navios de 15.000 TEUs ou maiores, com apenas 8% para tamanhos de 3.000 a 8.000 TEUs.

A frota operacional atual da Seaspan de 131 navios, com capacidade combinada de 1,1 milhão de TEUs, aumentará para mais de 200 e pouco menos de 2 milhões de TEUs após o recebimento das novas construções.

De acordo com um comunicado, os navios recém-construídos serão financiados por empréstimos e caixa própria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021

TOTALENERGIES GASTOS, MAS MANTÉM METAS DE TRANSIÇÃO DE ENERGIA

Da Redação *OFFSHORE 28 Setembro 2021*

A TotalEnergies anunciou nesta terça-feira (28) seu plano de gastos de capital de curto prazo. Mas a empresa informa que continua no caminho para expandir seus negócios de GNL e energias renováveis. A companhia almeja tornar-se uma grande empresa de energia de baixo carbono.

Em uma atualização da estratégia corporativa, a TotalEnergies definiu uma meta de gastos de capital US\$ 13 bilhões a US\$ 15 bilhões por ano no período 2022-25, abaixo de uma meta anterior de US\$ 13 bilhões a US\$ 16 bilhões apresentada um ano atrás. Ao mesmo tempo, se comprometeu a gastar US\$ 3 bilhões/ano, ou quase 25% de seus investimentos, em energia e renováveis, contra os anteriormente anunciados US\$ 2 bilhões a US\$ 3 bilhões/ano.

A empresa sediada em Paris disse que planeja alocar cerca de um quarto de seu investimento para aumentar o portfólio de "novas energias", principalmente energias renováveis e eletricidade. Outros 50% serão destinados a expandir operações com gás natural, essencialmente GNL.

O restante do orçamento irá para a manutenção de suas atividades de base, incluindo a produção de petróleo.

A empresa anunciou o aumento de sua produção de energia combinada em 30% até 2030. O crescimento virá da eletricidade, essencialmente de fontes renováveis, 50% deste total, e a outra metade do GNL.

Ao longo da década, as vendas de derivados de petróleo cairão pelo menos 30% em relação a 2015, estima a empresa.

"A TotalEnergies afirma sua estratégia como uma empresa multienergética ativa em petróleo, gás natural, energias renováveis e eletricidade, biomassa e hidrogênio, beneficiando todos os seus stakeholders", disse a empresa em um comunicado.

O CEO Patrick Pouyanne disse que a faixa de capex total mais baixa reflete uma premissa de preço do petróleo mais conservadora, de US\$ 50/b durante o período, e inclui gastos mais baixos no negócio de hidrocarbonetos.

Na divisão de upstream, a TotalEnergies afirma esperar que a produção de petróleo e gás cresça cerca de 3% ao ano até 2026, impulsionada pelo gás natural focado no GNL, que deve crescer 6% ao ano.

O terceiro maior produtor de energia da Europa ultrapassou seus rivais maiores, BP e Shell, nos últimos anos, com uma série de novos projetos, aumentando sua produção de petróleo e gás em 40% em 2014-2019 para mais de 3 milhões de boe/d. Mas no ano passado, a produção caiu 5% com os cortes de produção da Opep +, e neste ano a Total disse que espera que sua produção fique estável em comparação a 2020, quando bombeou uma média de 2,87 milhões de boe/d.

A empresa espera que o mercado global de GNL cresça em média 5% a 7% ao ano. A TotalEnergies, que quer se tornar uma das cinco maiores produtoras de energia renovável do mundo, também confirmou o objetivo de produzir 35 GW até 2025, com mais de 10 GW em operação até o final de 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/09/2021

CIMC ADQUIRE FABRICANTE DE CONTÊINERES REEFER DA MAERSK POR QUASE US \$ 1 BILHÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 28 Setembro 2021



A China International Marine Containers (CIMC) fechou um acordo com a AP Moller-Maersk para adquirir a Maersk Container Industry (MCI), fabricante de contêineres refrigerados, por quase US\$ 1 bilhão. O negócio acontece depois que a MCI teve seu melhor ano já registrado em 2020.

De acordo com os termos do acordo, a CIMC assumirá todos os negócios e ativos da MCI, incluindo sua fábrica de reefer em Qingdao, China, bem como as instalações de P&D e engenharia de teste em Tinglev, Dinamarca.

A MCI está sediada e produz contêineres refrigerados e unidades de refrigeração "star cool" em Qingdao, China. Seus 2.300 funcionários se tornarão funcionários da CIMC após o fechamento do negócio. A empresa foi fundada pela Maersk em 1991. Em 2020, a MCI entregou seu resultado mais lucrativo desde sua fundação em meio ao aumento da demanda por contêineres. A unidade reportou receitas anuais em 2020 de US\$ 587 milhões e EBITDA de US\$ 77 milhões. A maior parte das receitas veio de clientes terceiros que incluem, entre outros, Crowley, ZIM, Evergreen e Hapag-Lloyd.



A Maersk informou que a transação está avaliada em US\$ 987,3 milhões em uma base livre de dinheiro e dívidas. O negócio ainda está sujeito a aprovações regulatórias e espera-se que seja fechado até 2022. Até então, a CIMC e a MCI permanecerão duas empresas separadas e continuarão a administrar seus negócios normalmente.

Com a aquisição, a CIMC garantirá sua posição como a maior produtora de contêineres do mundo. No primeiro semestre, a empresa relatou produção e vendas recordes de contêineres — 1.145.500 TEUs de carga seca e 94.500 TEUs reefer, um crescimento ano a ano de 219%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006