

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSUL SHIPPING

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

Edição 122/2021
Data: 09/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ANVISA LIBERA NAVIO FUNDEADO NO PORTO DE SANTOS QUE CONFIRMOU CASOS DA VARIANTE DELTA	4
NÓ PORTO DE SANTOS, MINORIA DAS ARRENDATÁRIAS FAZ RELATÓRIO AMBIENTAL	4
JUIZ 2ª VARA DO TRABALHO EM SANTOS ORDENA ADMISSÃO DE AVULSOS EM TERMINAL	6
OBRA NA ILHA BARNABÉ ATRASA E PREJUDICA MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ PRORROGA PRAZO DE CONTRIBUIÇÕES PARA AUDIÊNCIA SOBRE OGMO	8
PRÊMIO ANTAQ 2021 TEM INSCRIÇÕES ABERTAS	8
PORTAL PORTO GENTE	9
INFRAERO VAI PRESTAR SERVIÇOS PARA O AEROPORTO DE PONTA GROSSA	9
SOPEP, SANTOS2050 E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS.....	10
O SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
SAIBA O MOTIVO DO PORTO DE SANTOS MOVIMENTAR TANTA CARGA DURANTE A PANDEMIA	11
OGMO/SANTOS: EXTENSÃO DE PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO COMPROVANTE DE VACINAÇÃO CONTRA A COVID-19.....	11
COPERSUCAR É PROTAGONISTA DA ECONOMIA DE BAIXO CARBONO	12
CONVOCAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE TREINAMENTOS PELO OGMO/SANTOS	13
E-COMMERCE – MAERSK ADQUIRI EMPRESAS DE LOGÍSTICA NA EUROPA E NOS EUA	14
ISTOÉ - DINHEIRO	15
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,636 BILHÃO NA 1ª SEMANA DE AGOSTO	15
CRISE DO CLIMA COBRA ‘FATURA’ DO MUNDO.....	16
AUXÍLIO BRASIL DEVE BENEFICIAR AO MENOS 16 MILHÕES COM R\$ 283,50	18
MONEYTIMES	18
“ESTAMOS EM UM MOMENTO MUITO IMPORTANTE PARA A ECONOMIA BRASILEIRA”, DIZ FELIPE MIRANDA SOBRE RISCO FISCAL	19
RECEITA DA CARGILL CRESCE PARA US\$ 134,4 BI NO ANO FISCAL 2021	20
BOLSONARO ENTREGA A LIRA A MP QUE CRIA O AUXÍLIO BRASIL, EM SUBSTITUIÇÃO AO BOLSA FAMÍLIA	21
MINÉRIO E PETRÓLEO CAEM E LEVAM WALL STREET JUNTO COM FANTASMA DA VARIANTE DELTA	22
A GAZETA - ES	22
GOVERNO ENVIA PROJETO DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA PARA ANÁLISE DO TCU	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
PORTO DO AÇU LICENCIA 2 GW DE EÓLICA OFFSHORE NO RIO DE JANEIRO.....	24
VENTOS DO AÇU 1 A 4 PODERÃO TER ATÉ 540 MW DE POTÊNCIA.....	26
ESTOQUES DOS EUA E ECONOMIA DA CHINA DERRUBAM FUTUROS DO BRENT	26
JORNAL O GLOBO – RJ	29
BEZOS E GATES ENTRAM NA CORRIDA POR METAIS PARA CARROS ELÉTRICOS	29
ÁREA NA AMAZÔNIA CORTADA POR BR-319, PROMESSA DE BOLSONARO, JÁ SOFRE COM DESMATAMENTO	29
BRIGA NO VAREJO, AGORA, É PARA PRODUTO CHEGAR À CASA DO CLIENTE EM HORAS E NÃO MAIS EM DIAS.....	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
PRODUTORES RURAIS CRITICAM MONOPÓLIO E ESPERAM NOVA FERROVIA	33
COMPASS AVANÇA NO MERCADO COM YARA, MAS DIZ ESTAR LONGE DE DOMINAR GÁS	34
GRUPO MATEUS CONVIDA GESTORES A CONHECER COMPANHIA ‘IN LOCO’	35
COM IMPULSO DO AGRO, BOLSA GANHA MAIS EMPRESAS DE FORA DO EIXO RIO-SÃO PAULO	36
FERROGRÃO, A DISPUTA BILIONÁRIA SOBRE O MAIOR PROJETO FERROVIÁRIO DO PAÍS	38
VALOR ECONÔMICO (SP)	41
CAMPANHAS SENSIBILIZAM FUNCIONÁRIOS A SE VACINAR	41
SURTO DE COVID-19 JÁ AFETA COMÉRCIO EXTERIOR DA CHINA.....	43
CADE DÁ AVAL PARA INTERMARIÍTIMA CONCLUIR NEGÓCIO COM A GERDAU EM PORTO	45
GOVERNO DE PE TENTA VIABILIZAR TRANSNORDESTINA COM PROJETO ESTADUAL	46
CRISE HÍDRICA AFETA RESULTADO DE GERADORES.....	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
PORTOS RS E UFRGS FIRMAM CONTRATO PARA O MONITORAMENTO AMBIENTAL DO PORTO DE PORTO ALEGRE	49



PETROBRAS DIVERSIFICA MERCADOS E AUMENTA O POTENCIAL DE SUAS VENDAS INTERNACIONAIS	49
CONGESTIONAMENTO AUMENTA NOVAMENTE EM PORTOS NOS EUA	50
PORTO ITAPOÁ REGISTRA AUMENTO DE 40% NAS IMPORTAÇÕES E 11% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	50
SPA PASSA A INTEGRAR A REDE BRASIL DO PACTO GLOBAL	51
WILSON SONS ADERE AO CARBON DISCLOSURE PROJECT	52
CNPE RECEBE PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA O PROGRAMA NACIONAL DO HIDROGÊNIO.....	52
MATOPIBA: AVANÇA IMPLANTAÇÃO DE CORREDOR PARA ESCOAMENTO DA SAFRA NA BR-235/PI	54
PETROBRAS REDUZ CUSTOS EM OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO POR MEIO DE NOVA FERRAMENTA TECNOLÓGICA .	54
MADEIRA VOLTA A SER EMBARCADA DIRETO NO PORÃO DE NAVIO NO PORTO DE PARANAGUÁ	55
PROJETO PROMOVE VANTAGENS DE DESENVOLVIMENTO DE HUB DE GÁS NO RJ	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANVISA LIBERA NAVIO FUNDEADO NO PORTO DE SANTOS QUE CONFIRMOU CASOS DA VARIANTE DELTA

Outra embarcação que registrou casos de covid-19 segue em quarentena no cais santista pelo menos até o próximo dia 15

Por: *ATribuna.com.br*



Embarcação foi liberada pela Anvisa após cumprir quarentena Foto: *Reprodução/Marinetrffic.com*

O cargueiro MTM Southport foi liberado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) no fim de semana, após testagem da tripulação para a covid-19. De acordo com a Anvisa, todos os resultados deram negativo.

A embarcação está na área de fundeio do Porto de Santos e chegou a ter 14 casos positivos para a covid-19. Cinco tripulantes recebem assistência médico-hospitalar na rede de saúde local e dois deles testaram positivo para a variante Delta do novo coronavírus.

Uma outra embarcação, o CS Crystal, permanece em quarentena no Porto de Santos. A Anvisa ainda aguarda parecer do Governo do Estado sobre o resultado de sequenciamento genômico para saber se os casos de covid-19 são ou não da variante delta.

Dos 20 tripulantes da embarcação CS Crystal, 13 deles testaram positivo para a covid-19. O cargueiro de bandeira da Bahamas segue em quarentena desde o último dia 31 e está previsto para receber liberação no próximo dia 15.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 09/08/2021

NO PORTO DE SANTOS, MINORIA DAS ARRENDATÁRIAS FAZ RELATÓRIO AMBIENTAL

Estudo da Fatec Baixada Santista mostra que só 23 das 53 divulgam documentos de sustentabilidade

Por: *Matheus Müller*



Ainda que o trabalho não seja obrigatório, as empresas que o fazem mostram preocupação com o meio ambiente em suas operações. Também denotam transparência, pois se trata de dados públicos. Foto: Alexander Ferraz/AT

O meio ambiente tem ganhado força no cenário empresarial, seja pela responsabilidade diante das mudanças climáticas ou por estratégia. Afinal, ações sustentáveis agregam valor às empresas. Entre as arrendatárias de áreas do Porto

de Santos, porém, menos da metade — 23 de 53 — divulgam relatórios de sustentabilidade.

O documento não é obrigatório, mas, segundo a professora doutora Janara de Camargo Matos, da disciplina Desenvolvimento Sustentável Portuário do curso de Gestão Portuária da Fatec Baixada Santista, a situação “tem que melhorar”, diante do baixo número de relatórios desenvolvidos.

Desde fevereiro, ela e o aluno Thiago de Oliveira Teixeira, do quarto ciclo (segundo ano) do curso, desenvolvem um trabalho científico para aprofundar a questão. Eles preveem concluir o estudo em dezembro.

“Quando a gente descobriu que 30 empresas não usavam (divulgavam) esse relatório, eu fiquei meio triste, porque é uma ferramenta que se consegue mostrar ao público, ainda mais quando é seguido um padrão, que se tem uma análise dos dados coletados: de emissões, geração de resíduos e uso de recursos naturais. Isso demonstra que a empresa tem uma preocupação com as questões ambientais”, lamenta Janara.

Teixeira diz que, quando começou a pesquisa pensou que “o Porto de Santos é o maior da América Latina. Então, a questão ambiental deve ser bem pautada por todas as empresas. Porém, quando me aprofundei, percebi que essa divulgação é bem precária”.

Análises e objetivos

As informações coletadas e divulgadas por essas empresas, segundo Janara, são essenciais para entender o comportamento do complexo portuário santista quanto à geração de poluentes. A análise dos relatórios é do período de 2015 a 2020. O objetivo é divulgar o resultado para ajudar a melhorar as operações portuárias.

“Esses relatórios demonstram para o público, stakeholders (partes interessadas) e demais interessados, porque ele é aberto a todos, como a empresa trabalha sua gestão ambiental. (...) São relatórios bem completos e com dados matemáticos, com quantidade de resíduos e emissões. Em cima disso, a empresa que tem o trabalho de levantar, guardar e analisar esses dados demonstra a intenção de melhorar”, ressalta a professora doutora.



Objetivo do trabalho é ajudar a melhorar as operações no complexo portuário santista. Após identificar empresas que fazem ou não relatórios, próxima etapa do trabalho de Teixeira e Janara é avaliar padrões Foto: Matheus Tagé

Etapas

Janara explica que, após ter levantado relatórios em 23 empresas, começará uma segunda etapa. “É a qualitativa, na qual vamos ler todo o material, estudar o teor dos relatórios e identificar se a empresa

usa um padrão internacional de escrita de relatório de sustentabilidade, o GRI (Global Reporting Initiative, ou Relatório de Iniciativa Global, em tradução livre).”

Segundo ela, a pesquisa também levantou se essas empresas têm certificações ISO 9001, 14001 e 18001 — de Gestão Integrada, ambiental, qualidade e segurança do trabalho. A ISO (Organização Internacional de Normalização, na sigla em inglês) desenvolve normas, testes e certificação.

“Descobrimos sete empresas que não possuem nenhum tipo de ISO nem divulgaram relatórios nesses últimos cinco anos. Seria outra parte da pesquisa tentar checar com as empresas como fazem a gestão ambiental. Pode ser que tenham um sistema próprio de gerir o meio ambiente, mas para entender teria que entrar fundo nas entrevistas.”

Trabalho é caro, mas tem interesse público

Gerar um relatório sobre sustentabilidade ou outros temas, segundo a professora Janara de Camargo Matos, tem custo alto para as empresas. Entretanto, essa ferramenta é vista como “sensacional” pela docente.

“Sabemos que nem todas as empresas têm esse olhar. Seria interessante que isso fosse mais divulgado, ainda mais agora que o grande público está começando a ter esse olhar para o meio ambiente, por ter preocupações ambientais.”

Ela explica que muitas pessoas desconhecem a existência desse material, que está acessível a todos e pode, inclusive, fomentar políticas públicas.

Confiança e transparência

A professora explica que não tem como comprovar a veracidade das informações dessas empresas. Entretanto, ressalta que, ao se enquadrarem no padrão GRI, já estão sob uma regulação ética. Outro fator sustenta os dados, de acordo com ela: é a autorregulação do mercado.

“Essas informações ela (a empresa) está mostrando para todos, inclusive para os concorrentes. Tem uma certa regulação do mercado, porque, se desmentir descaradamente, ele pode checar que não está falando a verdade.”

Começo

O trabalho científico foi proposto pela professora doutora Janara de Camargo Matos. Ela conta que já trabalhava, em aula, a questão da sustentabilidade nas empresas e teve a ideia de ampliar a pesquisa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 08/08/2021

JUIZ 2ª VARA DO TRABALHO EM SANTOS ORDENA ADMISSÃO DE AVULSOS EM TERMINAL

É a segunda sentença sobre o assunto nesta semana, mas com teor divergente
Por: Rafael Motta



As ações foram impetradas pelo Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos (Sindogeesp) Foto: Carlos Nogueira/AT

O juiz substituto da 2ª Vara do Trabalho em Santos, Ricardo Tsuiohi Fukuda Sanchez, ordenou que a operadora ADM do Brasil Ltda. contrate empregados, de forma exclusiva, entre trabalhadores avulsos registrados no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A decisão

foi proferida na quarta-feira (4). Cabe recurso.

Trata-se da segunda sentença sobre o assunto, mas com teor divergente, nesta semana. Na terça (3), o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) autorizou uma empresa que atua no Porto a admitir não cadastrados no Ogmo.

As ações foram impetradas pelo Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos (Sindogeesp), que contestou a não aplicação da exclusividade prevista na Lei dos Portos (12.815, de 2013). Enquanto o TRT-2 julgou que a admissão de avulsos deve ser preferencial, o juiz a entendeu como exclusiva.

Ricardo Sanchez observou que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) cita a “prioridade” de admissão de avulsos. Destacou, porém, que a lei nacional se sobrepõe, pois “fixa expressamente o critério de exclusividade, como forma de tutelar o trabalho portuário”. Assim, “deve prevalecer sobre a norma internacional”.

A ADM terá de pagar R\$ 200 mil ao Sindogeesp, com juros e correção, por danos morais. O sindicato repassará o dinheiro a 280 trabalhadores, em partes iguais. Se a ADM admitir empregados fora do Ogmo, haverá multa diária de R\$ 5 mil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/08/2021

OBRA NA ILHA BARNABÉ ATRASA E PREJUDICA MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Empresa perde prazos, e reforma acabará além do previsto, o que reflete na atracação

Por: Matheus Müller



As obras estão paradas e, de acordo com a APS, o cronograma previsto não será cumprido Foto: Carlos Nogueira/ AT

A reforma do cais da Ilha Barnabé, na Margem Esquerda do Porto de Santos, se tornou um problema para a Autoridade Portuária de Santos (APS) resolver. As obras estão paradas e, de acordo com a entidade, o cronograma previsto para conclusão dos trabalhos não será cumprido — a previsão era

para o primeiro semestre de 2022.

A APS explicou, em nota, que a Ster Engenharia Ltda., empresa responsável pelo serviço, “não está cumprindo as obrigações contratuais de forma adequada. Devido a isso, a obra está paralisada”. O cais tem dois berços públicos (São Paulo e Bocaina) e um privado (Pier 1, da Ageo). As intervenções estão concentradas no São Paulo.

A Ilha Barnabé responde pela movimentação de graneis líquidos do Porto e concentra 35% das operações dessa carga. O atual cenário, portanto, prejudica as empresas que usam esses berços. O problema se arrasta desde o começo do ano.

As dificuldades, entretanto, vêm desde novembro no ano passado, quando, sob a justificativa de falta de materiais — causada pela pandemia —, a Ster Engenharia já havia interrompido as atividades.

Impacto

O diretor-executivo do Sindicato das Agências Navegação Marítima do Estado São Paulo (Sindamar), José Roque, explica que esse atraso nas obras reflete na atracação dos navios, “embora se tentem buscar alternativas para amenizar essa situação”.

A APS informa que está viabilizando o berço São Paulo para utilização dos usuários.

A Tribuna entrou em contato com a Ster Engenharia Ltda., mas não obteve resposta até o fechamento desta reportagem.

A obra

O projeto de reforma prevê a recuperação estrutural do cais e dos dolphins (estruturas de concreto utilizadas para a atracação de navios) da ilha, a contenção do talude, a instalação de passarelas

metálicas e a construção de um delfim de amarração. A obra, de R\$ 24,8 milhões é custeada com recursos próprios da APS.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PRORROGA PRAZO DE CONTRIBUIÇÕES PARA AUDIÊNCIA SOBRE OGMO

Os interessados podem contribuir até 18 de agosto

AANTAQ prorrogou para 18 de agosto o prazo limite para o recebimento de contribuições para o aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao Tema 3.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, acerca da regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMO) do trabalho portuário avulso. Trata-se da Audiência Pública nº 15/2021-ANTAQ.

Vale lembrar que haverá uma audiência virtual em 16 de agosto, com início às 15h e término após a manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para o encerramento.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 09/08/2021

PRÊMIO ANTAQ 2021 TEM INSCRIÇÕES ABERTAS

As inscrições para as categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos do Prêmio ANTAQ 2021 estão abertas e poderão ser realizadas até 31 de agosto. A solenidade de premiação ocorrerá no dia 14 de outubro de 2021



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ lançou no último dia 2 de agosto a edição do Prêmio ANTAQ 2021. O Prêmio ANTAQ tem por finalidade reconhecer as iniciativas que se destaquem por sua contribuição na melhoria da prestação de serviços de transporte aquaviários à sociedade, fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica e disseminar as boas práticas na operação e gestão no setor.

Neste ano, serão premiados trabalhos em quatro categorias: “Desempenho Ambiental; “Iniciativas Inovadoras”; “Artigos Técnico-Científicos”; e “Conformidade Regulatória”. As inscrições para as categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos são gratuitas e poderão ser realizadas até 31 de agosto de 2021. Serão classificados cinco finalistas para cada categoria ou modalidade do Prêmio. A solenidade de premiação ocorrerá no dia 14 de outubro de 2021.

Na categoria Iniciativas Inovadoras, serão premiadas as empresas atuantes no setor de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas geradoras de melhorias operacionais, ambientais ou de gestão. Poderão concorrer nesta categoria, trabalhos individuais ou em grupo,

que tenham sido implementados em Portos Organizados: terminais; instalações de apoio de transporte aquaviário (Registros); Empresas Brasileiras de Navegação –EBNs; e pessoas, entidades ou empresas cujas iniciativas trouxeram benefícios significativos ao setor aquaviário. Nesta categoria, um participante poderá concorrer com mais de uma Iniciativa Inovadora.

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

Além das categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos, o Prêmio ANTAQ 2021 contempla ainda as categorias Desempenho Ambiental e Conformidade Regulatória. No primeiro, serão premiadas as Autoridades Portuárias dos Portos Organizados e os Terminais de Uso Privado-TUP avaliados no Índice de Desempenho Ambiental – IDA, em duas modalidades: Maior Índice de Desempenho Ambiental 2021 e Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental-IDA.

Na categoria Conformidade Regulatória, serão premiadas as empresas que, no quinquênio 2016-2020, apresentaram as melhores conformidades regulatórias, conforme novo modelo de perfil de risco da fiscalização, em sete modalidades: Navegação Interior – “Longitudinal de Carga”, “Longitudinal de Passageiros e Misto” e “Travessias”; Navegação Marítima – “Navegação de Apoio Marítimo e Portuário”, “Cabotagem” e Longo Curso”; e Portuária – “Porto Organizado/Autoridades Portuárias”, “Arrendamentos” e “Terminais de Uso Privado”, totalizando 21 premiações.

Regulamento e inscrições

Clique aqui para acessar a íntegra do regulamento das quatro categorias em disputa e as fichas de inscrição nas categorias “Iniciativas Inovadoras” e “Artigos Técnico-Científicos”.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 09/08/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

INFRAERO VAI PRESTAR SERVIÇOS PARA O AEROPORTO DE PONTA GROSSA

Assessoria de Comunicação



Aeroporto regional do Paraná contará com a equipe da Infraero para acompanhamento de obras de reforma e ampliação

A Infraero foi contratada pela Prefeitura de Ponta Grossa (PR) para execução de serviço de apoio à fiscalização de Projeto Básico, Executivo, Execução de Obras e Serviços Complementares para o Aeroporto Municipal de Ponta Grossa - Comandante Antônio Amilton Beraldo.

Infraero aeroportos

As obras planejadas para o Aeroporto de Ponta Grossa incluem a construção de um novo Terminal de Passageiros, reforma e ampliação do pátio das aeronaves, construção de novo estacionamento, entre outros serviços. O contrato assinado pela Prefeitura com a Infraero tem vigência de 17 meses.

Para a Infraero, participar do processo de ampliação e modernização do Aeroporto de Ponta Grossa é motivo de orgulho. "É mais uma contribuição da Infraero para o desenvolvimento da aviação regional no Brasil e para toda sociedade", afirma o superintendente de Negócios, Rodrigo Medeiros.

O Aeroporto Municipal de Ponta Grossa foi o primeiro aeroporto regional do Brasil a receber a Certificação Operacional Definitiva da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), concedida no final do ano de 2018. O SBPG conta com operações da aviação comercial e de aviação geral.

Serviços prestados pela Infraero

Entre os serviços oferecidos pela Infraero, destacam-se: consultorias, serviços de engenharia, meio ambiente, planejamento aeroportuário, manutenção aeroportuária, tecnologia da informação, gestão e operação de aeroportos. A Infraero também conta com treinamentos com o objetivo de capacitar as equipes dos terminais aeroportuários do país, tais como formação e aperfeiçoamento de bombeiros de aeródromos, gestão aeroportuária, fiscalização de pátio, entre outros.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/08/2021

SOPESP, SANTOS2050 E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

Editorial Portogente

O porto do futuro será modelado por avanços em tecnologia, maior dependência de automação e maior conformidade ambiental

Quando da realização do webinar Santos2050 em 360º, na plateia virtual estava o eloquente José dos Santos Martins, diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de SP – Sopesp. O evento foi amplamente comentado pela entidade. Por valorizar a importância dessas opiniões no sentido de aprofundar o entendimento e clarear a implementação da proposta, Portogente quer debater essas visões. De um projeto que potencializa o programa governamental e vai muito além.



Complementar ao programa de desestatização, trata-se de pensar o porto dos próximos 30 anos, focando o desenvolvimento. Uma conversa bastante agradável e entusiasmada para os happy hours portuários. Com absoluta certeza, o tema é tratado observando o horizonte dos portos nacionais e mundiais. Portanto, plenamente justificada a pertinência de pensar como será o amanhã do Porto de Santos. Qual o legado que deixará esta geração portuária? Não convém

ser jamais um passado que perdeu o futuro.

Duas questões devem mediar esse desejável debate: a proposta tem consistência? Como fazer para implantá-la? Quem define os parâmetros portuários é a carga e, conseqüentemente, o navio. No entanto, a oportuna proposta Santos 17, para aprofundar o canal de acesso, não prosperou, por ter sido tratada sem contexto suficiente para gerar energia necessária para reformar o Porto

de Santos. Um porto de uma história à frente do seu tempo, escrita por Gafrée e Guinle. E precisa ser reeditada.

O Sopesp, em seu propósito de desenvolver e fomentar a competitividade das atividades portuárias no Estado de São Paulo, certamente cumpre essas missões antenado no debate do Santos2050. Entretanto, isto não é suficiente para ser atestado como o interlocutor legítimo dos assuntos relativos ao setor. Principalmente por ser um sindicato inspirado e nascido pelo calor da mais avançada reforma portuária, pós estatização dos portos: a lei 8.630/93. Um histórico de muita e relevante força.

O futuro dos portos está em marcha com novos paradigmas: tecnológico, naval e ambiental. A competitividade do Porto de Santos no comércio internacional está ameaçada. A conjuntura mundial é favorável à captação de investimentos com projetos robustos, com destaque à segurança jurídica. A busca desse futuro próximo é aprofundar o mar do porto; torná-lo maior e mais ágil tecnologicamente, para duplicar a sua movimentação atingida com mais de cem anos de expansão, em 30 anos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/08/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SAIBA O MOTIVO DO PORTO DE SANTOS MOVIMENTAR TANTA CARGA DURANTE A PANDEMIA

Informação: GShow - Porto 360° (9 de agosto de 2021)



Confira aqui a matéria completa – Foto: Porto 360° / Globoplay

Os investimentos da iniciativa privada no Porto de Santos contribuem para o desenvolvimento do País. E uma das tecnologias utilizadas pelos terminais de grãos são os movimentadores de vagão, equipamentos novos e importados, que são operados de forma remota. Estes equipamentos reduzem os riscos operacionais, protegendo a vida dos

operadores e promovendo uma melhor performance na movimentação dos vagões, tendo como consequência mais volume de carga. O apresentador Maxwell operou um desses equipamentos e você confere neste programa.

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

Data: 09/08/2021

OGMO/SANTOS: EXTENSÃO DE PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO COMPROVANTE DE VACINAÇÃO CONTRA A COVID-19

Informação: OGMO/Santos (9 de agosto de 2021)

Considerando que a vacinação é uma das ações em saúde de maior eficiência, tendo grande impacto na redução da contaminação pela Covid-19;

Considerando que a atividade portuária é considerada essencial, nos termos do art. 10 da Lei Federal nº 7.783, de 1989;

Considerando que os trabalhadores portuários foram incluídos pelo Governo Federal (Ministério da Saúde), como grupo prioritário no Plano Nacional de Imunização contra a Covid-19;

Considerando que a legislação em vigor institui obrigações aos empregadores e trabalhadores, acerca da observância das normas de saúde, higiene e segurança do trabalho, e a obrigação dos empregadores de atuar na promoção da saúde;

Considerando as disposições e recomendações das autoridades competentes acerca da importância da vacinação e as suas repercussões nas relações de trabalho.

O OGMO/Santos reforça a importância de que todos os trabalhadores portuários avulsos procurem os postos de vacinação para que possam receber a vacina contra o COVID-19, protegendo sua vida e a dos demais trabalhadores portuários.

Assim, reforçamos a solicitação para que os trabalhadores portuários avulsos que já receberam a vacina contra a Covid-19 (1ª dose ou imunização completa) apresentem seus respectivos comprovantes de vacinação ao OGMO/Santos.

As cópias dos comprovantes podem ser entregues na sede da entidade (Av. Conselheiro Nébias, 255, Vila Mathias) ou enviadas por e-mail, ao endereço rh-tpa@ogmo-santos.com.br, até o dia 13/08/2021.

Contamos com sua compreensão e colaboração.

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

Data: 09/08/2021

COPERSUCAR É PROTAGONISTA DA ECONOMIA DE BAIXO CARBONO

Informação: Copersucar (9 de agosto de 2021)



Foto: Copersucar

A cada safra, a Copersucar apresenta crescimento sustentável em todas as suas operações, assumindo papel de destaque na economia de baixo carbono. Desde a sua criação, a companhia evitou a emissão de mais de 70 milhões de toneladas de CO₂eq na atmosfera, volume que corresponde ao trabalho de absorção de cerca de 500 milhões de árvores durante 20 anos, quantidade suficiente para cobrir duas vezes a área da cidade de São Paulo (SP).

No balanço da Safra 2020/2021, o faturamento cresceu 28,5% em relação ao período anterior e o saldo entre as emissões geradas e evitadas pelos negócios etanol, açúcar e logística foi positivo para o clima, garantindo que 2,4 milhões de toneladas de CO₂eq deixassem de ser emitidas. Para absorver esse volume de carbono seriam necessárias 16,8 milhões de árvores crescendo por 20 anos. A metodologia utilizada para mensurar a pegada de carbono é o GHG Protocol, ferramenta global para identificação e cálculo de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE).

Primeiro grande grupo do setor a concluir as certificações de todas as suas unidades produtivas no RenovaBio, a Copersucar também liderou a emissão de títulos verdes em 2020. Com 18% de participação no primeiro ano do programa nacional de incentivo aos biocombustíveis, a companhia escriturou 3,1 milhões de Créditos de Descarbonização (CBios), o que equivale ao reflorestamento de 21,7 milhões de árvores durante 20 anos.

Descarbonização de dentro para fora

Com o objetivo de tornar seu saldo de emissões ainda mais positivo para o meio ambiente, a Copersucar planeja, ao final da Safra 21/22, definir sua meta de descarbonização, de acordo com



o resultado de estudos que estão em andamento. Para tanto, estão sendo mapeadas as atividades de todas as unidades da companhia e das usinas associadas.

“Para termos uma meta, precisamos descobrir o quanto todo o ecossistema Copersucar emite. O trabalho para entender as emissões das usinas começou na última safra. É essencial, já que elas produzem nossa matéria-prima”, explica o analista de Sustentabilidade da Copersucar, Rafael Dominicheli Moura.

A companhia fez um treinamento com as associadas e elaborou um guia corporativo. “O objetivo é auxiliá-las a captar informações sobre suas emissões e imputar esses dados no nosso Sistema de Indicadores de Sustentabilidade”, explica a coordenadora de Sustentabilidade da Copersucar, Maria Cláudia Trabulsi.

A cadeia da Copersucar vai se alinhando cada vez mais na questão da sustentabilidade. “Os grandes clientes nos impulsionam a estabelecer metas, pois também estão contratando as deles”, informa Trabulsi. “Descarbonizar a economia é um caminho sem volta, pois todos estão preocupados com as mudanças climáticas e a redução da pegada de carbono.”

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/08/2021

CONVOCAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE TREINAMENTOS PELO OGMO/SANTOS

Informação: OGMO/Santos (9 de agosto de 2021)

Considerando as disposições contidas no artigo 32, III da Lei 12.815/2013 e nas Normas Regulamentadoras (NRs) acerca das responsabilidades do OGMO/Santos em treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário avulso;

Considerando que a NR 29 prevê que compete aos trabalhadores portuários avulsos, o cumprimento das disposições legais de segurança e saúde do trabalho, reduzindo o risco de acidentes do trabalho nas operações;

Considerando ser imprescindível para o regular funcionamento do Porto de Santos que os envolvidos na operação estejam devidamente aptos a executar seus trabalhos dentro dos parâmetros de segurança e saúde impostos pelas normas regulamentadoras;

Informamos que, a partir do dia 25/08/2021, os treinamentos e Bancas Examinadoras a serem realizados pelo OGMO/Santos terão caráter obrigacional.

Desta feita, a falta injustificada dos trabalhadores convocados ensejará o bloqueio temporário em participar da escalação para os trabalhos disponibilizados pelo OGMO/Santos, até que estes regularizem a pendência do treinamento.

Destacamos, ainda, que as convocações para os treinamentos e Bancas Examinadoras serão enviadas individualmente aos trabalhadores selecionados, via pop-up no site e app.

Registramos que todas as informações e o cronograma dos cursos estarão disponíveis para consulta dos trabalhadores convocados, a qualquer tempo, na aba “Agenda de Treinamentos” no menu “Treinamentos”.

Por fim, ressaltamos que a não aprovação no treinamento, bem como o não atendimento ao aproveitamento determinado e à frequência mínima estipulada, também resultarão no bloqueio temporário em participar da escalação.

Contamos com a compreensão e comparecimento de todos os trabalhadores convocados, reforçando que os treinamentos são peça fundamental para um ambiente de trabalho seguro e uma mão de obra cada vez mais qualificada.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/08/2021

E-COMMERCE – MAERSK ADQUIRI EMPRESAS DE LOGÍSTICA NA EUROPA E NOS EUA

Informação: Guia Marítimo (9 de agosto de 2021)

A Maersk anunciou a aquisição da Visible Supply Chain Management, uma empresa de logística com foco na entrega de encomendas e serviços de atendimento B2C nos EUA. Além disso, a companhia anunciou a intenção de adquirir a B2C Europe Holding B.V., uma empresa de logística de negócios para o consumidor focada em serviços de entrega de encomendas na Europa. Ambas as empresas são empresas bem estabelecidas e reconhecidas no setor de Logística de comércio eletrônico.

Os padrões de compra do consumidor e as plataformas digitais estão acelerando o consumo online, redefinindo os modelos de negócios em todo o mundo.

“A Maersk se propôs a construir fortes capacidades de logística de comércio eletrônico que irão estender e reforçar nossa oferta de cadeia de suprimentos existente e criar oportunidades de crescimento. Hoje, os clientes contam com a abordagem de logística integrada e os serviços que a Maersk oferece. Combinando isso com os modelos operacionais e a proposta para Visible SCM e B2C Europe, permitiremos aos nossos clientes a desenvolver a sua oferta de e-commerce, ampliando o potencial das nossas parcerias estratégicas”, afirma o Vincent Clerc, CEO da Maersk Ocean & Logistics. Aspas”

“As aquisições fornecerão à Maersk uma plataforma de grande crescimento no e-commerce, onde nossos investimentos em digitalização e integração criarão sinergias significativas, além de fazerem uma grande diferença para a capacidade dos clientes de vender através de vários canais de forma eficaz. Isso também nos permitirá ter uma oferta mais abrangente para clientes de pequeno e médio porte”, afirma.

Dentro da Logística de comércio eletrônico, a Maersk está construindo um negócio global leve e focado em duas capacidades principais: Cumprimento B2C e Entrega B2C com base em um alicerce de tecnologia de comércio eletrônico forte e flexível. O plano é construir esses recursos nas três maiores regiões de e-commerce do mundo: Europa, América do Norte e Ásia. A aquisição da Visible SCM e a proposta de aquisição da B2C Europe são passos significativos nesta jornada.

Aymeric Chandavoine, chefe global de Logística e Serviços da Maersk, afirma que “a expansão contínua de portfólio de produtos de logística está apoiando nossos planos de longo prazo para ajudar os clientes a ter um melhor desempenho em qualquer ciclo de negócios”.

“Estou muito satisfeito em receber Visible SCM e estou ansioso para dar as boas-vindas ao B2C Europe e, juntos, aumentar nossa plataforma e recursos de e-commerce globalmente, a fim de construir o que poderíamos chamar de ‘ciclo da fábrica para sofá’, que define o sucesso da cadeia de suprimentos B2C”, diz.

A Visible SCM permite que as empresas de e-commerce enviem, de maneira econômica e rápida, para poderem competir com as maiores marcas existentes hoje. A empresa utiliza uma rede geográfica que coloca os centros de distribuição mais próximos do consumidor, com menor distância e entrega mais rápida.

“Integrar nossa empresa com a Maersk se alinha aos nossos valores e objetivo estratégico de escalar nossos serviços para alcançar mais clientes com nosso modelo de negócios comprovado. Juntos, podemos ser um parceiro confiável em todas as cadeias de suprimentos dos clientes e levar nossa experiência B2C aos clientes da Maersk, com atendimento de vendas online, entrega de encomendas e visibilidade da cadeia de suprimentos de ponta a ponta”, afirma Jared Starling, CEO da Visible SCM.

A Visible SCM opera em nove centros de distribuição nos Estados Unidos, complementando a quantidade de depósitos da Maersk na América do Norte. A companhia recebe 200 mil pedidos por dia e possui um saldo de 200 milhões de encomendas por ano, através de suas soluções de tecnologia, com 99,8% de precisão no pedido.

Essa rede nacional de centros de atendimento de e-commerce de múltiplos clientes, combinada com um sistema de gerenciamento de pedidos, permite que os clientes da Visible SCM acessem uma solução de rede em vez de uma opção de atendimento apenas em um único local. Essa opção cria níveis superiores de serviço ao consumidor ao encurtar a distância dos pedidos, reduzindo o tempo em trânsito e reduzindo o custo de entrega final.

A oferta principal da B2C Europe está em serviços de entrega de encomendas para varejistas e marcas, bem como para operadores de logística, com foco em entregas internacionais. A empresa opera uma plataforma com alcance e volumes significativos em todos os países europeus, por meio de uma ampla rede de operadoras.

A aquisição da B2C Europe permitirá que a Maersk ofereça tarifas de curta distância aos clientes em toda a Europa, através de uma interface simplificada, com controle total e visibilidade de todas as encomendas. A B2C Europe trará um produto de entrega de ativos leves que usa integrações técnicas para coletar pacotes nos depósitos de seus clientes e inseri-los nas mais importantes transportadoras europeias.

“Estamos orgulhosos e esperamos desempenhar um papel fundamental para permitir que a Maersk aprimore sua proposta de valor de logística integrada. Reunir nossa experiência e competências oferecerá aos clientes uma oportunidade única de assumir o controle e impulsionar a flexibilidade em suas cadeias de suprimentos B2C. Estamos muito ansiosos para a jornada à frente e para alavancar os pontos fortes de nosso negócio de entrega B2C com os clientes da Maersk”, acrescenta José Vega Vazquez, CEO da B2C Europe.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/08/2021*

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,636 BILHÃO NA 1ª SEMANA DE AGOSTO

Por: Tânia Rêgo/Agência Brasil



No acumulado do ano, o saldo comercial é superavitário em US\$ 45,994 bilhões (Crédito: Tânia Rêgo/Agência Brasil)

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,636 bilhão na primeira semana de agosto (dias 2 a 6). De acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 9, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 5,857 bilhões e importações de US\$

4,221 bilhões.

No acumulado do ano, o saldo comercial é superavitário em US\$ 45,994 bilhões, com exportações de US\$ 167,505 bilhões e importações de US\$ 121,511 bilhões.



As exportações registraram aumento de 41,4% na média diária de agosto ante o mesmo período do ano passado, com crescimento de 7,9% na Agropecuária, avanço de 103,1% na Indústria Extrativa e alta de 27,5% nas vendas de produtos da Indústria de Transformação.

Já as importações subiram 53,0% no período, com crescimento 42,5% na Agropecuária, alta de 323,9% na Indústria Extrativa e avanço de 46,8% em produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/08/2021

CRISE DO CLIMA COBRA 'FATURA' DO MUNDO

Uma das piores secas já registradas no País e duas semanas consecutivas com geadas devastadoras. Enchentes que mataram mais de 200 pessoas na Alemanha e na Bélgica. Queimadas nos Estados Unidos e no Canadá. Seca também em Taiwan e chuvas na China. São vários os desastres climáticos ocorrendo simultaneamente em diferentes partes do mundo. Além das perdas humanas, eles têm causado prejuízos econômicos e mostrado que a conta do aquecimento global não para de subir.

No Brasil, uma combinação de seca e geada reduziu as safras de milho, café e cana-de-açúcar, entre outras lavouras.

Nos EUA, o preço da madeira aumentou por causa das queimadas registradas na costa oeste. Na Alemanha, as indústrias química e siderúrgica tiveram prejuízos por não conseguirem escoar mercadorias pelo Rio Reno e, em Taiwan, a seca prejudicou a produção de semicondutores – cuja fabricação é intensiva em uso de água – e colaborou para que esses chips se tornassem escassos no mundo todo (veja abaixo).

Só a seca e a geada no Brasil devem reduzir a safrinha de milho deste ano de 110 milhões de toneladas – volume esperado inicialmente – para 80 milhões, uma queda de 27,3%.

Com o aumento acelerado da demanda global pela commodity e as perdas no País, que é o terceiro maior produtor de milho do mundo, o preço da saca aumentou 100% em um ano.

Prejuízo para 2022

A geada também reduziu as safras de cana-de-açúcar e café. No caso do café, a queda deve ser de pouco mais de 10%, de 48 milhões de sacas para 43 milhões. Essa redução fez o preço subir 20% em um mês, atingindo o recorde em sete anos no dia 28 de julho, quando a saca foi cotada a US\$ 207,73.

Na cana, a redução decorrente apenas da geada deve ficar em 7%, de 570 milhões de toneladas esperadas para o Centro-Sul do País para 530 milhões.

“O impacto não vai ser só nesta safra, vai se carregar para as próximas, porque parte da cana foi queimada e terá de ser cortada”, afirma o analista Rodrigo Almeida, do Santander.

Almeida destaca que o impacto dos eventos climáticos se estenderá à pecuária, pois o pasto, que já estava com qualidade ruim por causa da seca, também queimou nas geadas. Os produtores terão, portanto, de aumentar a participação da ração na alimentação dos animais.

O problema é que as rações costumam ser feitas com milho. “Com a queda na safra, será desafiador alimentar o boi com ração. O custo vai aumentar. E porcos e frangos também são alimentados com milho”, lembra o analista.

Geadas e secas que dizimam produções não são uma novidade, mas a sucessão de eventos climáticos extremos tem surpreendido até os especialistas da área.

“A intensidade desses eventos também tem chamado atenção. Estamos assustados. A sensação do cientista do clima é que, mesmo quando se previa um cenário pessimista, ele ainda era suave comparado com a intensidade do que estamos tendo”, diz o professor Francisco Aquino, do Centro Polar e Climático da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Aquino explica que a maior ocorrência de desastres climáticos cada vez mais intensos é consequência direta do aquecimento global, dado que uma atmosfera mais quente provoca circulação mais rápida de massas na atmosfera. Isso, por sua vez, gera esses eventos. O professor lembra que a temperatura média hoje é 1,2° C maior do que a de 1990.

Crise hídrica

Na avaliação do economista José Roberto Mendonça de Barros, sócio da consultoria MB Associados, a seca no Centro-Sul do País e seus impactos econômicos são o principal indicador da gravidade da situação.

Ele destaca as perdas não só nas produções de milho e cana, mas também os impactos que a falta de água terá na economia. “Estamos correndo sérios riscos na produção de energia elétrica no fim do ano. Os reservatórios estão se esvaziando rapidamente e isso tem impacto na inflação. Precisa ser muito distraído para não perceber que tem uma questão climática mais sistemática que está afetando o mundo inteiro e nós também”, diz.

Para o ex-ministro da Agricultura, Roberto Rodrigues, porém, a alta atual no preço dos alimentos não decorre de problemas climáticos, mas da pandemia. Isso porque, com o coronavírus, alguns países importaram maiores volumes de commodities para se precaverem de uma eventual falta de alimentos, o que pressionou cotações.

O problema foi ainda agravado porque, antes do aparecimento do vírus, os estoques de grãos no mundo já estavam em um patamar baixo, acrescenta Rodrigues. “As questões climáticas sempre tiveram influência na demanda e na oferta (de commodities), de modo que sempre influenciaram os preços. Mas desta vez a pandemia interferiu muito mais”, diz.

PERDAS E DANOS

Milho

Um dos produtos que mais tem sofrido com a seca, o milho chegou a ter a saca cotada a US\$ 20, patamar inédito. O preço já vinha avançando com o crescimento da demanda global. Com a seca e as geadas no Brasil – o maior exportador da commodity -, a oferta global caiu. “Não lembro de uma seca tão forte como essa”, diz o presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Milho, Cesario Ramalho. O analista Rodrigo Almeida, do Santander, também afirma nunca ter visto um impacto tão significativo de uma geada como ocorreu no Paraná. “Dados indicam que só 6% da área cultivada no Estado estão em boas condições.”

Café

Desde o começo do ano, a saca do café passou de US\$ 117 para US\$ 190. Na moeda local, o aumento foi de cerca de R\$ 600 para R\$ 1.000. “R\$ 200 foi por causa da seca e R\$ 200, da geada”, diz o diretor executivo da Associação Brasileira da Indústria de Café (Abic), Celírio Inácio. De acordo com a entidade, desde 1994 a produção da café do País não tinha perdas tão significativas como as do mês passado.

Madeira

Nos EUA, o preço da madeira vinha recuando após subir vertiginosamente por causa do aquecimento no setor imobiliário, impulsionado pelos incentivos econômicos do governo durante a pandemia e pelas mudanças de hábito na quarentena. Um incêndio no Oeste do país e do Canadá, no entanto, prejudicou a oferta do produto. Indústrias do setor tiveram de parar também devido a dificuldades logísticas provocadas pelo fogo. Em apenas quatro dias, o preço do produto subiu 12%. A queda na demanda, porém, estabilizou a cotação.

Indústria

As chuvas na Alemanha paralisaram parte da navegação no Rio Reno, um importante canal de escoamento para a indústria química e siderúrgica da Europa. O preço do transporte de mercadorias acabou subindo na região.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/08/2021

AUXÍLIO BRASIL DEVE BENEFICIAR AO MENOS 16 MILHÕES COM R\$ 283,50

Da redação



O Ministro da Cidadania, João Roma, disse que o Auxílio Brasil deve contemplar ao menos 16 milhões de brasileiros (Crédito: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil)

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) enviou nesta segunda-feira (9) uma Medida Provisória ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), em que cria o Auxílio Brasil, que deve substituir o Bolsa Família. Segundo o ministro da Cidadania, João Roma, o reajuste será de ao menos 50% do programa social, que é atualmente R\$ 189. O novo benefício, portanto, pode pagar, em média, R\$ 283,50.

Roma ainda disse que o programa social deve ampliar o número de beneficiados. Atualmente, o Bolsa Família chega a 14,6 milhões de pessoas, e o Auxílio Brasil deve alcançar ao menos 16 milhões.

O texto encaminhado ao Congresso ainda não define o valor do programa, que deve ser estabelecido oficialmente em outubro.

“O valor, portanto, deve ser definido por volta do final de setembro uma vez que essa reestruturação do programa entra em vigor no mês de novembro. Até outubro temos a extensão do auxílio emergencial. O programa com essa nova reformulação abrange uma série de políticas públicas e o valor do benefício será diferente de acordo com o perfil de cada família”, acrescentou Roma em coletiva de imprensa.

O Auxílio Brasil vai integrar políticas sociais com foco em saúde, educação, emprego e renda e deve oferecer também Auxílio Creche, Auxílio Inclusão Produtiva Rural, Auxílio Inclusão Produtiva Urbana e ações de microcrédito. A MP entregue também cria o Programa Alimenta Brasil com foco especial em primeira infância e famílias mais vulneráveis.

O valor de R\$ 283,50 ainda fica abaixo dos R\$ 300 prometidos por Bolsonaro. “Sabemos que a pandemia trouxe uma inflação dos alimentos para o mundo todo. Então, não podemos deixar desassistidos os mais vulneráveis. Já decidido por nós que é uma proposta mínima de 50% do Bolsa Família, que agora se chama de Auxílio Brasil”, disse Bolsonaro.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/08/2021

“ESTAMOS EM UM MOMENTO MUITO IMPORTANTE PARA A ECONOMIA BRASILEIRA”, DIZ FELIPE MIRANDA SOBRE RISCO FISCAL

Por Vitor Azevedo

Na última semana, a política e a economia brasileira passaram por alguns momentos conturbados. Apesar de o Banco Central ter elevado a taxa Selic em um ponto percentual, chegando a 5,25%, a alta não foi suficiente para atrair investidores para o país: o dólar subiu, bem como a curva longa de juros. Felipe Miranda, CIO e estrategista-chefe da Empiricus, comentou sobre isso em sua já tradicional live semanal no seu Instagram ([ofelipe_miranda](https://www.instagram.com/ofelipe_miranda)).

“Com a pandemia, tivemos de implementar um esforço de guerra e abandonar a austeridade. Passado isso, o esperado era retomar uma trajetória mais consistente e alinhada a um rigor fiscal”, disse. Na última semana, porém, não foi isso que se observou: o teto de gastos esteve sob constante ataque em algumas frentes.

Os precatórios, requisição de pagamentos feita pela Justiça à Fazenda, pegaram o Governo Federal de surpresa: a estimativa era algo próximo de R\$ 55,4 bilhões e, na realidade, o número pode chegar a R\$ 89,1 bilhões. Além disso, o anúncio de elevação do programa social Bolsa Família, esse feito de forma premeditada pelo próprio Poder Executivo, também desagradou o mercado.

“Acho que, de algum modo, o barco irá balançar, mas será mais volatilidade e ruído do que algo verdadeiro. Me parece que o mais provável é que sairemos bem do outro lado”, afirmou o líder da Empiricus.

Segundo ele, contudo, é necessário atenção. “Existe uma ala dentro do governo que quer se aproveitar do momento para elevar gastos de forma estrutural, saindo da austeridade. É bem preocupante. É preciso voltar a manifestar apoio ao teto de gastos”, completou.

Quanto à crise institucional, que se dá em torno das alegações do presidente Jair Bolsonaro de fraude nas eleições e das demandas por voto impresso, Miranda acredita que se trata mais de bravata do que de um verdadeiro problema. As atenções devem estar totalmente destinadas ao respeito dos limites fiscais.

“Se entrarmos mesmo em um populismo, o dólar vai para R\$ 6 ou R\$ 7 e a Selic para 12%. Aí é que mora o verdadeiro perigo. Entraríamos em período de eleição em um cenário de recessão, com a moeda americana muito cara e juros muito altos. Voltaríamos a flertar com o passado”, comentou.

Confira a live completa clicando aqui.

https://www.instagram.com/tv/CSVFYUqla0t/?utm_source=ig_web_copy_link

Semana tem política e balanços trimestrais

Com isso, a semana que inicia nesta segunda-feira (9) será de extrema importância. E além dos olhares para Brasília, a continuação da temporada de balanços também deixa o mercado atento.

Nesse caminho, Miranda aponta que está otimista principalmente para os resultados das incorporadoras. “Tem gente usando os papéis dessas companhias como fonte de short para comprar outras coisas. Arrisco que não estão olhando isso de forma detalhada, se baseiam na alta do juros, mas isso já foi”, afirmou. “Os resultados que estão vindo devem ser muito bons. E ainda há a queda do minério de ferro, que saiu de US\$ 220 para US\$ 170. Deve impulsionar o terceiro trimestre e melhorar as margens das companhias do setor”.

Entre os destaques do setor de incorporadoras, o CIO da Empiricus aponta para o resultado da Mitre (MTRE3), que sai ainda nesta segunda. Conforme ele, na última sexta-feira (6), um grande fluxo comprador entrou nos papéis da incorporadora, que tem pouca liquidez, e se o resultado vier bom é capaz que se crie uma grande “corrida pelos papéis”.

A Direcional (DIRR3), que também publicará seu balanço nesta segunda, e Cyrela (CYRE3), com divulgação na próxima quinta (12), também estão no radar de Felipe Miranda.

B3 pode passar por movimentação semelhante a da Petrobras

Além das incorporadoras, o estrategista-chefe da Empiricus espera, com mais atenção, o resultado da B3 (B3SA3), da Natura (NTCO3), das varejistas – com foco mais no e-commerce – e da BR Partners (BRBI11).

A B3, que divulga balanço na quinta (12), para ele, pode surpreender por uma movimentação semelhante à que aconteceu com a Petrobras. O papel da empresa do setor financeiro andou apanhando nos últimos meses, com boatos sobre uma possível concorrência e com a saída de um executivo importante, algo semelhante ao que ocorreu na petroleira.

“Tava todo mundo falando que a Petrobrás é ruim, que é petróleo, que há intervenção, que a governança é estranha. Aí vem o resultado, a companhia paga um dividendo com yield alto e a ação sobe 9% em um dia. É um pouco o que pode acontecer com a B3 – o mercado olhar o resultado e a geração de caixa, para além dos burburinhos”, aponta.

Já a Natura, que também divulga balanço na próxima quinta, é destaque por ter, recentemente, sido ‘stopada’ por um grande fundo, caindo cerca de 6% em um único dia. “Nesses níveis, gosto muito. É diversificada, super bem tocada e um player global”, afirmou Miranda.

E-commerce deve continuar a mostrar bons resultados

As varejistas, por outro lado, são aguardadas pois ainda há dúvidas de como o e-commerce se portará com a reabertura do comércio físico. Contudo, Felipe Miranda segue acreditando no alto potencial de algumas empresas. “O Mercado Livre só dobrou sua receita na base anual, voltou a trazer fluxo para o setor, mostrando o quanto essa história de e-commerce vai longe. Seguimos confiantes em relação à Magazine Luiza”, disse.

Por último, a BR Partners, recém-estreante na bolsa brasileira, chama a atenção pelo fato de atuar em um setor muito aquecido. A empresa financeira é especializada em auxiliar outras companhias em processos de fusões e aquisições e também IPOs, movimentações que não param de aparecer.

Além disso, por ter realizado a abertura de seu capital recentemente, a BR Partners está promovendo várias mudanças estratégicas e deve trazer tudo isso em seu documento trimestral.

Fora dos balanços, há uma operação na qual a BR Partners tem respaldo para atuar e que vem chamando a atenção do mercado. A notícia divulgada na sexta-feira de que a Lojas Americanas e a Marisa podem estar trabalhando em um M&A foi um dos últimos pontos abrangidos na live.

“A Marisa reconhecidamente está nesse processo de atrair sócios para negócios estratégicos, até para destravar valor. Não acho que seria muito bom para a Lojas Americanas, mas seria ótimo para a Marisa. Teria possibilidade de dobrar de valor se, eventualmente, fechasse negócio”, comentou.

Por fim, Miranda aponta que, apesar do cenário ruim dos últimos meses, ainda há várias oportunidades na bolsa. São muitas as barganhas. “O Ibovespa está caindo há dois meses, isso com Petro e bancos andando muito bem. As small caps estão dizimadas e não está acontecendo nada com essas companhias. É preciso ter um olhar de longo prazo e é necessário calma”, finaliza.

Fonte: MoneyTimes

Data: 09/08/2021

RECEITA DA CARGILL CRESCE PARA US\$ 134,4 BI NO ANO FISCAL 2021

Por Reuters

A Cargill, de capital fechado, suspendeu a divulgação dos relatórios da maioria de seus dados financeiros trimestrais e anuais no ano passado (Imagem: REUTERS/Christinne Muschi)

A trading e processadora global de commodities Cargill reportou nesta segunda-feira uma alta de 17% na receita no ano fiscal de 2021, também beneficiando-se dos altos preços dos produtos agrícolas, assim como suas concorrentes.

A Cargill, de capital fechado, suspendeu a divulgação dos relatórios da maioria de seus dados financeiros trimestrais e anuais no ano passado.

Mas, no seu relatório anual, informou que a receita do ano fiscal foi de 134,4 bilhões de dólares.

Os rivais da Cargill de capital aberto no negócio de comércio de grãos, incluindo Archer Daniels Midland e Bunge, relataram fortes lucros trimestrais devido à alta demanda de exportação e aos altos preços de safras de commodities e óleos vegetais.

A Cargill também é uma das maiores processadoras de carne bovina dos Estados Unidos.

Fonte: MoneyTimes
Data: 09/08/2021

BOLSONARO ENTREGA A LIRA A MP QUE CRIA O AUXÍLIO BRASIL, EM SUBSTITUIÇÃO AO BOLSA FAMÍLIA

Por Agência Câmara



Lira recebe de Bolsonaro o texto da MP do novo programa social do governo (Imagem: Michel de Jesus/Câmara dos Deputados)

O presidente Jair Bolsonaro entregou nesta segunda-feira ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), a Medida Provisória que reformula o programa Bolsa Família, ampliando o valor e o número de beneficiados, e a proposta de emenda constitucional que prevê o parcelamento de precatórios a serem pagos pela União. O novo programa se chama Auxílio Brasil e seu valor será definido até setembro.

Lira afirmou que as propostas terão rito rápido na Casa e serão votadas com responsabilidade pelos parlamentares. “A Câmara vai se dedicar a fazer o melhor, com responsabilidade elevada. Essa matéria (novo Bolsa Família) tem urgência, como também a PEC dos precatórios, antes do envio do Orçamento, para que haja previsibilidade nas ações do Poder Executivo para o ano de 2022”, explicou Lira.

Segundo Bolsonaro, o governo tem atuado com responsabilidade e preocupação social. “São propostas para dar transparência e responsabilidade aos gastos, incluindo aí o viés social do nosso governo. Sabemos que a pandemia trouxe uma inflação para alimentos para o mundo inteiro e não podemos deixar desassistidos os mais vulneráveis”, disse Bolsonaro.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que PEC dos precatórios cria previsibilidade dos gastos e regulariza a capacidade de pagamento das dívidas da União. “Estamos disciplinando a execução e a exequibilidade do Orçamento da República e a proposta traz uma conexão com os programas sociais. Não só assegura os programas sociais, como permite a transformação do Estado brasileiro”, afirmou Guedes.

O ministro da Cidadania, João Roma, destacou que MP vai reformular os programas de transferência de renda e ampliar a proteção social do governo. “Vamos seguir as trilhas de emancipação do Estado brasileiro, essa MP apresentada representa um novo passo para a questão social do povo brasileiro”, disse.

Fonte: MoneyTimes
Data: 09/08/2021

MINÉRIO E PETRÓLEO CAEM E LEVAM WALL STREET JUNTO COM FANTASMA DA VARIANTE DELTA

Por Reuters

Nove dos 11 principais setores do S&P tinham queda no início do pregão. Setores defensivos como consumo e saúde eram os únicos em alta nesta segunda-feira (Imagem: REUTERS/Carlo Allegri)

Os índices S&P 500 e Dow Jones recuavam de máximas recordes nesta segunda-feira, uma vez que o setor de energia e outros sensíveis ao crescimento econômico tinham queda por preocupações sobre o aumento de casos de Covid-19.

O setor de energia caía 0,7%, acompanhando perdas nos preços do petróleo, já que a alta nos casos de coronavírus, particularmente na China, levantava temores de novas restrições que podem prejudicar a demanda pela commodity.

Nove dos 11 principais setores do S&P tinham queda no início do pregão. Setores defensivos como consumo e saúde eram os únicos em alta nesta segunda-feira.

As mineradoras de metais também estavam pressionadas, devido às fortes quedas nos preços do cobre e ouro por temores sobre a demanda chinesa. Freeport-Mcmoran Inc caía cerca de 1,7%.

Investidores aguardam novos catalisadores para elevar os preços das ações, depois de dados fortes de emprego nos Estados Unidos impulsionarem o S&P 500 e o Dow Jones para máximas recordes na semana passada.

Às 11:27 (horário de Brasília), o índice Dow Jones caía 0,4%, a 35.067 pontos, enquanto o S&P 500 perdia 0,199706%, a 4.428 pontos. O índice de tecnologia Nasdaq avançava 0,11%, a 14.853 pontos.

Fonte: MoneyTimes
Data: 09/08/2021



A GAZETA - ES

GOVERNO ENVIA PROJETO DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA PARA ANÁLISE DO TCU

Edital deve ser publicado até o final do ano, segundo o Ministério da Infraestrutura. Proposta prevê a venda da estatal e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho

Redação de A Gazeta online@redgazeta.com.br

O governo federal enviou para análise do Tribunal de Contas da União (TCU) o projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que prevê a venda do controle da estatal e a concessão dos serviços dos portos de Vitória e de Barra do Riacho (Aracruz) por 35 anos. Será a primeira privatização do setor portuário do país.

O anúncio foi feito pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, pelas redes sociais. Segue ele, o leilão inaugura uma nova era do setor, abrindo espaço também para a privatização do Porto de Santos.



Porto de Vitória será concedido e Codesa privatizada. Crédito: Carlos Alberto Silva

O TCU é o responsável por aprovar a modelagem do edital e do leilão. Após o aval da Corte, o governo poderá publicar o edital, o que está previsto para acontecer ainda neste ano, e marcar a data do leilão, que deve ser em 2022.

MODELO DA DESESTATIZAÇÃO

O governo decidiu que o modelo de privatização da Codesa se dará pela venda de 100% das ações da estatal detidas pela

União pelo valor simbólico de R\$ 50 mil. Contudo, o negócio como um todo tem valor muito superior, e, ao final da concessão, terá ultrapassado a cifra de R\$ 1,25 bilhão. Isso porque a empresa licitante também terá que pagar pelo direito de exploração dos portos.

Receba notícias de Economia no grupo de WhatsApp de A Gazeta ENTRE NO GRUPO Ou seja, no mesmo leilão, uma empresa ou consórcio vai arrematar os dois ativos. O modelo é diferente daquele aplicado nos aeroportos, por exemplo, em que apenas as concessões foram tratadas nos processos. A Infraero seguiu uma empresa pública, mas não mais administra as unidades concedidas.

No caso da Codesa, governo federal fez uma opção por inclui-la na venda, mas, tendo em vista os prejuízos acumulados ao longo dos anos, que só agora começaram a ser revertidos, decidiu-se pela alienação das ações pelo valor simbólico de R\$ 50 mil.

“Se eventualmente a empresa (vencedora do leilão) não tivesse o direito de exploração das atividades dos portos, o valor seria zero. E digo mais: no caso da Codesa, por conta da má performance dos últimos anos, e a má performance histórica, teria até um valor negativo. Considerando passivos previdenciários e trabalhistas da companhia, foi estabelecido o valor de R\$ 50 mil. Mas não podemos precificar a partir do que vale o CNPJ, e sim o modelo de negócio como um todo, que ultrapassa R\$ 1,2 bilhão”, explicou o diretor-presidente da Codesa, Julio Castiglioni, em entrevista à Rádio CBN Vitória em junho.

A cifra total se refere ao valor mínimo da outorga pela exploração dos portos, que é de R\$ 480 milhões, e que deverão ser quitados à vista. Adicionalmente, a empresa que vencer o leilão precisará pagar 25 parcelas anuais de cerca de R\$ 31,08 milhões, do sexto ao trigésimo ano de concessão. Também está previsto o pagamento de outorga variável anual no valor de 7,5% da receita bruta a ser auferida pela futura concessionária.

INVESTIMENTO OBRIGATÓRIO DE R\$ 800 MILHÕES

Além da cifra desembolsada no processo de aquisição da companhia e de autorização para exploração dos portos, a futura concessionária deverá ainda arcar com um investimento obrigatório no porto, estimado em aproximadamente R\$ 800 milhões, que incluem serviços de dragagem de manutenção, reforma dos berços 206 e 905, reforma dos acessos ferroviários e operação e manutenção de VTMS e sistema de sinalização náutica.

“Além disso, o contrato de concessão irá prever uma série de flexibilizações para realização de investimentos não previstos obrigatoriamente em contrato de forma muito rápida, tal como o mecanismo da proposta apoiada”, afirma o Ministério da Infraestrutura.

Estudos preveem que, com a desestatização, as receitas dos portos quadruplicam durante o período de concessão. O BNDES estima que a receita líquida da Codesa deve saltar de cerca de R\$ 170 milhões no primeiro ano, para R\$ 710 milhões ao final de 35 anos.

Fonte: A Gazeta - ES

Data: 07/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PORTO DO AÇU LICENCIA 2 GW DE EÓLICA OFFSHORE NO RIO DE JANEIRO

Complexo portuário pretende atrair sócios para desenvolver os quatro parques Ventos do Açú
Por epbr - 9 de agosto de 2021 - Em Eólica, Mercado offshore, Transição energética

O Porto do Açú, complexo portuário da Prumo, no Norte Fluminense, iniciou o licenciamento ambiental de parques eólicos offshore com 2.160 MW de capacidade instalada, e pretende atrair um ou mais sócios para desenvolver os quatro parques Ventos do Açú.

Os dados iniciais já foram enviados ao Ibama.

Com diversos projetos no setor de energia, o investimento está diretamente ligado ao desenvolvimento de negócios na área de hidrogênio verde, que vem movimentando os portos brasileiros.

“Nós temos toda a infraestrutura da logística portuária e o conhecimento de diversos projetos offshore licenciados” afirma Mauro Andrade, diretor executivo de Desenvolvimento de Negócios da Prumo, à epbr.

O Açú já fechou um memorando de investimento com a mineradora australiana Fortescue para instalação de uma usina de amônia verde, a partir de hidrogênio, 100% voltada para exportação. E espera atrair outros projetos do tipo.

Há diversas iniciativas em portos do Rio ao Ceará, onde o governo estadual quer desenvolver um hub de hidrogênio verde. Os projetos caminham junto com o desenvolvimento das eólicas offshore.

Leilão de energia e marco para eólicas

Na visão da Prumo, leilões específicos para contratação de energia por grandes consumidores poderão ser uma alternativa para viabilizar os parques offshore.

“Os custos da eólica offshore ainda são muito altos. Se a gente não induzir a demanda vai demorar mais para baixar”, diz Mauro Andrade.

A Prumo vê uma tendência de redução de custos nos próximos 3 a 4 anos, a partir do desenvolvimento tecnológico. Veja detalhes do projeto no fim da matéria

No caso do Açú, a fábrica de amônia em negociação com a australiana Fortescue tem uma demanda por energia estimada em 300 MW médios por ano, carga necessária para produzir 250 mil toneladas de amônia verde.

Hoje, o setor já desenvolve projetos dessa forma: vende parte da energia no mercado livre, com margens melhores, e parte nos leilões organizados para os consumidores cativos, que garantem os contratos de longo prazo.

As eólicas offshore poderiam ser enquadradas nessa lógica, via leilões com prazos para 3 a 4 anos (A-3 e A-4), PPAs e nas usinas de hidrogênio instaladas nos portos.

É uma janela para o Brasil definir uma política para as eólicas offshore, acredita Mauro Andrade.

“É o típico caso onde a indústria se moveu antes do regulador”, diz.

A eólica offshore ainda é vista no Brasil como uma alternativa para o futuro, dado o grande potencial inexplorado em terra, além da oferta de outras fontes, fósseis e renováveis.

Esse pensamento, até pouco tempo atrás, afastou a necessidade de um marco legal ou regulatório para o setor.

O mercado não esperou. Em pouco mais de dois anos, a quantidade de energia projetada em eólicas offshore em licenciamento superou toda a capacidade da fonte outorgada em terra.

A área de licenciamento ambiental do Ibama também se antecipou e lançou, ano passado, um termo de referência padrão para os parques marítimos.

Com a necessidade de descarbonização do suprimento de energia, empresas de petróleo — com vasta experiência em operações offshore — apostam na solução lá fora. É o caso da Equinor, que licencia parques eólicos de grande porte no Brasil.

Enquanto isso, o setor de transporte de países ricos, notadamente no mercado europeu, sinaliza para o crescimento da demanda por hidrogênio para substituir os fósseis nas frotas pesadas, além do frete marítimo e ferroviário.

O H2 surge como uma opção para acelerar a eletrificação das economias industriais, por exemplo.

Neste contexto, os parques offshore brasileiros são uma potencial alternativa para descarbonização da indústria, graças ao potencial de geração de energia limpa com maior disponibilidade de energia e potência em comparação com as eólicas e usinas solares em terra.

Não há regra específica para a instalação dos parques marítimos, nem consenso no mercado.

Empresas que desenvolvem parques no Nordeste, a BI Eenergia e a Eolicas do Brasil, defendem, por exemplo, que as regras vigentes são suficientes para contratar os projetos.

A Eolicas do Brasil chegou a receber o registro de requerimento de outorga para um parque no Ceará, mas o entendimento atual da Aneel é que o governo federal, eventualmente por meio do CNPE, precisa definir uma regra para exploração dos ventos offshore.

Um dilema é o direito de uso da área da União no mar e como lidar por exemplo com projetos sobrepostos. No setor de óleo, isso é resolvido por leilões de área regulados pela ANP, alternativa que já aparece em projetos de lei no Congresso Nacional.

Recentemente, o Ministério de Minas e Energia (MME) sinalizou que pode definir uma política para o setor este ano.

VENTOS DO AÇU 1 A 4 PODERÃO TER ATÉ 540 MW DE POTÊNCIA



Nesta fase atual, são previstos aerogeradores de 12 MW a 15 MW, instalados entre 20 km a 54 km da costa dos municípios Campos dos Goytacazes e São João da Barra, onde está o Porto do Açu.

As turbinas de 15 MW estão sendo desenvolvidas pelo mercado justamente de olho nos projetos offshore. Em geral, as empresas buscam um aumento da escala dos parques marítimos, onde custos operacionais e de instalação também são maiores.

A ideia é aproveitar a maior disponibilidade dos ventos, que tendem a ser mais fortes e mais constantes no offshore, elevando a disponibilidade de energia para comercialização.

No licenciamento ambiental, são consideradas as torres eólicas de referência IEA Wind 15-MW desenvolvidas pelo National Renewable Energy Laboratory (NREL), órgão ligado ao Departamento de Energia dos EUA.

É um projeto open source criado para ajudar no desenvolvimento da indústria.

Toda a infraestrutura será submarina ou instalada no próprio Porto do Açu, incluindo linhas de transmissão e subestações marítimas para escoamento da energia para o Sistema Interligado Nacional (SIN), pela SE 500 kV Campos 2.

“O ponto de conexão em terra nos limites do Porto do Açu busca minimizar alterações ambientais e sociais relacionadas a este projeto, além de ser fator facilitador para implantação e manutenção do projeto, uma vez que o porto possui infraestrutura de apoio existente e área para ampliação, conforme demandado pelo projeto”, diz o projeto enviado ao Ibama.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/08/2021

ESTOQUES DOS EUA E ECONOMIA DA CHINA DERRUBAM FUTUROS DO BRENT

Por epbr - 9 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Petróleo e gás

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

Os preços do petróleo despencam nesta segunda (9/8), com os futuros do Brent sendo negociados a menos de US\$ 68 por barril, queda de 4%. Cotação chegou a mínima de US\$ 67,61, o menor valor desde julho.

— A desvalorização vem na esteira de dados econômicos positivos nos EUA, que deram força ao dólar. Na semana passada, o Brent perdeu quase 7%, a maior queda semanal em nove meses (Reuters).

— Até quarta-feira, dados dos estoques americanos vão influenciar a cotação, diante da preocupação global com a demanda de curto prazo.

— Na Ásia, a China enfrenta o pior surto de covid-19 desde o início da pandemia, em função do avanço das variantes mais contagiosas do coronavírus. O maior importador global de óleo está impondo restrições à movimentação de pessoas, enquanto faz testagens em massa, destaca o Financial Times.

— A crise sanitária ocorre em um momento de desaceleração do crescimento da economia chinesa, com reflexo nas importações de óleo, menores este ano.

No fim de semana, a Saudi Aramco, estatal saudita, reafirmou os planos de elevação de sua capacidade máxima de produção – contida pelo acordo na OPEP+ -, de 12 milhões para 13 milhões de barris por dia. A maior produtora mundial de óleo obteve lucro recorde de US\$ 25 bilhões no 2º trimestre.

Os preços médios dos combustíveis no Brasil voltaram a subir, segundo pesquisa da ANP publicada na sexta (6/8). O litro do diesel ficou em R\$ 4,598 (+0,21%), da gasolina, R\$ 5,853 (+0,53%), e do etanol, R\$ 4,339 (+0,3%).

A pressão sobre os consumidores torna o assunto um lugar comum nos discursos do presidente Jair Bolsonaro (sem partido). Em meses recentes, o presidente tem feito promessas, propostas que envolvem a Petrobras e opinado sobre a regulação do setor.

— Nada concreto, contudo, foi anunciado pelo governo federal. O plano, discutido desde 2019, passa pela criação de um fundo para controle da volatilidade – usar recursos da indústria de óleo, como royalties, para estabilizar os preços internos.

— “Vamos estudar uma possibilidade de a gente não mexer no preço dos combustíveis quando o dólar cai aqui dentro e o preço do barril do petróleo cai lá fora. É a maneira de não aumentar combustível”, citou Bolsonaro na semana passada.

Até aqui, o presidente já disse que “estuda” zerar os impostos federais do diesel em 2022, como fez em março e abril, sem muito efeito, já que os preços continuaram subindo (Estadão); e, mais recentemente, que quer acabar com a bandeira branca.

— “Vamos tentar acabar com a bandeira branca dos combustíveis também. Eu não vou falar máfia, porque alguém do setor aí pode me criticar. Mas o comportamento é o pior possível. Cada bandeira define o preço na sua região” (Metrópoles)

— A desoneração do diesel custaria R\$ 26 bilhões no ano. Junto com o aumento do Bolsa Família, de despesas com o funcionalismo e redução da carga tributária prometida na reforma, o pacote de bondades para melhorar a popularidade de Bolsonaro em 2022 já está em R\$ 67 bilhões de gasto público. (Folha)

— Bolsonaro defende que a Petrobras destine R\$ 3 bilhões para um programa de vale-gás – subsídio bimestral para compra de GLP – e a vontade de chegar a um “acordo” com a estatal sobre a política de preços.

— Segundo informações da Reuters, na mira estão dividendos, recursos já destinados pela companhia para projetos sociais e a quitação de multas ambientais.

Onze supridores de gás natural entregaram propostas para a chamada pública coordenada lançada em julho pelas distribuidoras Algás, Bahiagás e PBGás. A previsão é de habilitação de propostas para negociação até 31 de agosto.

— Na lista, há produtores, incluindo a Petrobras; comercializadores e importadores de GNL: Compass (Cosan), Ebrasil LNG, Equinor, Excelerate Energy, Galp, Gas Bridge, New Fortress Energy, Origem, Petrobras, PetroReconcavo e Shell.

— A demanda das distribuidoras é da ordem de 4 milhões de m³ por dia, sendo 3,4 milhões na Bahia, 460 mil em Alagoas e 185 mil na Paraíba. Valores de 2020, impactados pela pandemia.

— Recentemente, a Petrobras manifestou o interesse em reduzir sua participação no suprimento de gás natural para distribuidoras da região Nordeste. Um dos motivos é o arrendamento do terminal de GNL da Bahia, em negociação com a Excelerate Energy.

— Até o momento, a Potiguar E&P fechou acordo para fornecimento de gás no Rio Grande do Norte; a New Fortress Energy, em Santa Catarina; e a Shell em Pernambuco. Há também um contrato da Alvopectro com a Bahiagás

Oito projetos de biogás e biometano na região Sul do país receberão um aporte total de R\$ 4 milhões do GEF Biogás Brasil, recursos do Fundo Global para o Meio Ambiente, implementado pela Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (UNIDO) e executado pelo CIBiogás.

— O objetivo do edital é tirar do papel unidades de demonstração de soluções baseadas no biogás. Inclui projetos de recuperação do biometano na agropecuária, uso em frota e geração de energia. Veja a lista completa

EPE transmite amanhã (10/7) uma live sobre o Plano Indicativo de Terminais de GNL (PITER), documento que aponta um potencial de expansão da capacidade de regaseificação de GNL no Brasil de 56 milhões de m³/dia. Webinar será mediado por Heloisa Borges, diretora Diretora de Estudos de Petróleo e Gás Natural da EPE, com Thiago Barral, presidente da estatal, e representantes do MME e da New Fortress Energy. Veja a programação.

O Custo Marginal de Operação (CMO) vai subir 14,2% na segunda semana de agosto, para R\$ 2.901 por MWh, em todas as regiões, segundo o Operador Nacional do Sistema (ONS). Reflexo da escassez de energia nos reservatórios das hidrelétricas, que leva ao acionamento de térmicas mais caras.

— A previsão é que as usinas da região Sudeste/Centro-Oeste cheguem no final da semana operativa (13 de agosto) com 25,1% de sua capacidade nos reservatórios. As estimativas são de 78% no Norte; 53,6% no Nordeste e 44,5% no Sul – região que mais sofre com a seca.

— O crescimento da demanda por energia em agosto foi reduzido de 4,6% para 3,8% na revisão semanal do ONS. “O principal fator que influenciou na elevação do CMO dos subsistemas SE/CO, S, NE e N foi a atualização da previsão de vazões”, diz o relatório.

— A menor previsão de carga e maior disponibilidade de usinas térmicas e hidráulicas contribuíram para reduzir, parcialmente, a tendência de elevação do CMO.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BEZOS E GATES ENTRAM NA CORRIDA POR METAIS PARA CARROS ELÉTRICOS

Mineradora controlada por fundo que tem os dois bilionários como investidores fará pesquisas na Groenlândia
Por Reuters

COPENHAGUE — A mineradora KoBold Metals, apoiada por bilionários como Jeff Bezos e Bill Gates, assinou um acordo com a Bluejay Mining para buscar na Groenlândia matéria-prima fundamental usada em veículos elétricos.

A KoBold, que usa inteligência artificial e aprendizado de máquina para pesquisar matérias-primas, vai investir US\$ 15 milhões no projeto Disko-Nuussuaq, na costa oeste da Groenlândia. Em troca, a empresa terá participação de 51% no projeto, afirmou a Bluejay em um comunicado.

A licença de exploração inclui metais como níquel, cobre, cobalto e platina e o financiamento vai cobrir a pesquisa mineral e as primeiras escavações.

Após o anúncio, as ações BlueJay chegaram a subir 26%.



Áreas são vistas em um passeio aéreo de helicóptero perto de Kangerlussuaq, na Groenlândia Foto: Reuters

A KoBold é controlada pelo Breakthrough Energy Ventures, um fundo voltado a tecnologias de controle de mudanças climáticas apoiado por Gates, Bezos, pelo fundador do grupo de notícias e informações financeiras Bloomberg, Michael Bloomberg; e Ray Dalio, fundador do maior fundo de hedge do mundo, o Bridgewater Associates.

Outros investidores da KoBold incluem o fundo de capital de risco do Vale do Silício Andreessen Horowitz e a empresa de energia controlada pelo estado norueguês Equinor.

A BlueJay afirmou que estudos anteriores na região da costa oeste da Groenlândia encontraram similaridades de geologia com a região russa de Norilsk, uma importante produtora de níquel e paládio.

"Este acordo é transformador para Bluejay", disse o CEO da empresa, Bo Steensgaard. "Estamos muito satisfeitos por ter um parceiro no auge da inovação técnica para novos métodos de exploração, apoiado por alguns dos investidores mais bem-sucedidos do mundo."

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/08/2021

ÁREA NA AMAZÔNIA CORTADA POR BR-319, PROMESSA DE BOLSONARO, JÁ SOFRE COM DESMATAMENTO

Imagens de satélite mostram que estradas clandestinas nas imediações da rodovia, cujas obras ainda nem terminaram, já passam de 400 quilômetros, atraindo garimpo ilegal e ameaçando uma das regiões mais preservadas da floresta

Por **Leandro Prazeres**



Especulação sobre a pavimentação da rodovia gerou um boom no desmatamento na região do entorno Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

BRASÍLIA - Dados inéditos obtidos pelo GLOBO mostram que região da Amazônia cortada pela BR-319, que o presidente Jair Bolsonaro quer pavimentar, já sofre com aumento do desmatamento e da grilagem de terras. A rodovia acabou deflagrando ainda o chamado "espinha de peixe", que é quando pequenas estradas cortam a floresta a partir ou

em direção a uma rodovia principal ampliando as áreas de ocupação ao longo da estrada principal. Dados de um estudo preliminar feito com imagens de satélites ao qual o GLOBO teve acesso mostram que, apenas em 2020, 410 quilômetros de estradas vicinais na região do entorno da rodovia foram abertos, para alarde de cientistas e ambientalistas. Os satélites também mostram que o desmatamento nos municípios cortados pela rodovia vem aumentando acima da média da Amazônia, que já está alta. Em julho, o governo anunciou a licitação para a pavimentação de um dos trechos da rodovia. A obra total está orçada em R\$ 1,5 bilhão.

A BR-319 tem aproximadamente 850 quilômetros e liga Porto Velho a Manaus. Foi construída no final dos anos 1970, ainda durante a ditadura militar. Nos anos 1980, foi abandonada. Atualmente, apenas os trechos nos dois extremos (próximo a Manaus e a Porto Velho) são pavimentados. A rodovia corta uma das regiões mais ricas em biodiversidade da Amazônia, conhecida como o interflúvio dos rios Madeira e Purus. É um "corredor" de floresta até então bem preservada que atualmente está pressionado pelo avanço do agronegócio. No total, faltam pavimentar 459 quilômetros da rodovia.

A pesquisadora Fernanda Meirelles, do Idesam, afirma que essas vicinais funcionam como vetores de desmatamento em uma região que estava, até então, preservada.

— O efeito espinha de peixe já começou e se concentra, especialmente, na região Sul do Amazonas, mais próximo ao município de Humaitá. Ali, a gente percebe o surgimento de estradas tanto saindo da rodovia quanto em direção a ela. Elas fomentam o desmatamento e aumentam a pressão sobre comunidades tradicionais. Já temos relatos de moradores que foram expulsos por grileiros — afirma Fernanda.

Em meio ao avanço do desmatamento na Amazônia, a secretária de licenciamento ambiental do Programa de Parcerias e Investimentos do governo federal, Rose Hofmann, defende a pavimentação da rodovia. Ela nega que o projeto seja temerário para a região.

— Não considero temerário. Nós iremos conciliar o direito de ir e vir com uma boa governança territorial — afirmou.

Já o biólogo do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) e membro do Painel Internacional das Nações Unidas para Mudanças Climáticas (IPCC) que recebeu o Nobel da Paz em 2007, Philip Fearnside, no entanto, discorda de Hofmann. Segundo ele, não há razões práticas para acreditar que o desmatamento na região será coibido considerando a atual política ambiental do governo.

— Isso será um tiro no pé. Essa região é uma das principais responsáveis pela umidade que viaja pelo país e se transforma em chuva em lavouras mais ao sul do país. Se essa floresta desaparecer, não vai haver umidade. O impacto será devastador — explica.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/08/2021

BRIGA NO VAREJO, AGORA, É PARA PRODUTO CHEGAR À CASA DO CLIENTE EM HORAS E NÃO MAIS EM DIAS

Estratégia de companhias como Magalu, Americanas e Amazon envolve novos centros de distribuição e aquisição de empresas de logística
Por Bruno Rosa



Centro de distribuição do Magazine Luiza em Louveira (SP): meta é chegar a 33 centros em 2021 Foto: Leandro Fonseca / Divulgação

RIO — Não basta mais vender pela internet. Com a alta dos negócios on-line provocada pela pandemia, gigantes do comércio eletrônico e até start-ups iniciaram uma verdadeira guerra pela entrega ultrarrápida. Depois do clique, passou a ser uma questão de horas — ou minutos em alguns casos — até a chegada do produto à casa do cliente.

Essa rapidez, que já virou motivo de briga na publicidade, vem exigindo mudança no modelo de negócios, com o investimento em tecnologias de gerenciamento de estoque e ritmo pesado de aquisição de empresas de logística.

Para especialistas e empresas, o esforço ocorre por uma necessidade do próprio consumidor, que tem cada vez mais pressa para receber as compras em casa. Hoje, em média, as entregas em até 24 horas já respondem por metade das operações no comércio eletrônico.

Mas a meta de muitas companhias é que esse marco seja substituído pelo delivery com prazos mais curtos, de dez minutos a duas horas.

Em um modelo que inclui o uso de lojas físicas como minicentros de distribuição, o Magazine Luiza adquiriu três start-ups de logística em três anos. A mais recente foi no fim de julho, a Sode, plataforma digital especializada em logística urbana para entregas ultrarrápidas.

De graça e em um dia

A meta da companhia é fazer entregas em até uma hora em todas as capitais do país para produtos de até 15 quilos e, para isso, chegar a 33 centros de distribuição e 1.680 lojas físicas neste ano:

— Quando falamos em entregas ultrarrápidas, falamos em inteligência artificial e machine learning (aprendizagem de máquina) para ter a quantidade certa dos produtos certos nas lojas e centros de distribuição — ressaltou Luís Fernando Kfoury, diretor de Logística do Magalu.

Ele continua:

— Verificamos que a conversão de vendas subiu 62% quando o período de entrega caiu de quatro horas para uma hora.

Semana passada, a Amazon anunciou entrega gratuita em um dia útil em mais de 50 cidades, incluindo São Paulo, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre e Recife. Até então, a entrega gratuita mais rápida era de dois dias úteis para mais de 700 cidades.

A empresa também iniciou testes para fazer o delivery feito no mesmo dia da compra. Para isso, desenvolveu sistemas para aumentar a integração entre os varejistas presentes em sua plataforma, estocando produtos em parte de seus nove centros de distribuição.

Criou ainda sistema em que coleta o produto no estoque do varejista e entrega na casa do cliente.

Integração digital

Ricardo Garrido, diretor da gigante de e-commerce, disse que foram abertos quatro centros de distribuição no último ano para aumentar a velocidade de entrega e levar a opção de envio em 48 horas para 750 cidades.

— Vamos continuar testando entregas mais rápidas. E isso vai exigir investimento em tecnologia e logística — diz Garrido.

Nas Americanas, as entregas em até três horas já somam 13,7% do total. Para 2021, a meta é acelerar o avanço em entregas de até 30 minutos.

A disputa para ser o mais veloz já chegou ao Conselho Nacional de Autorregulamentação Publicitária (Conar), que, em julho, pediu a alteração de anúncios de Magazine Luiza, Americanas e Mercado Livre. As três alegavam realizar a “entrega mais rápida do Brasil”.

A Fast Shop não quer ficar para trás. Está implementando entregas em até uma hora no Rio e São Paulo para itens de médio porte. Para isso, vai usar os estoques de suas 85 lojas físicas e 11 centros de distribuição no país.

Impaciência do consumidor

Eduardo Salem, diretor-geral de Operações, lembra que a empresa fez parceria com aplicativos para acelerar a estratégia. Até o fim do ano, a companhia quer entregar no mesmo dia eletrodomésticos maiores comprados pela internet, opção hoje disponível apenas para quem vai às lojas.

— Nossa meta é que 70% das entregas ocorram em até um dia útil. O cliente passou a transitar mais no varejo físico e digital— disse Salem.

Essa integração no varejo dá novo norte ao SuperPrix, que investiu mais de R\$ 3 milhões na estratégia on-line e criou modelo para entregas em duas horas com a contratação de funcionários específicos para a área.



— Com a pandemia, aceleramos os processos, impondo uma urgência para chegar com mais rapidez às casas dos consumidores — disse Viviane Areal, diretora da rede, com 16 lojas.

A rede Porto Frescatto criou opção de entrega de peixe fresco no mesmo dia para quem compra pela internet Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A psicóloga Marta Ferreira Andrade diz que a ansiedade e a impaciência trazidas pela Covid-19 e o isolamento social vêm fazendo o consumidor querer tudo na hora:

— Em um momento em que tudo é urgente, esperar um dia por um livro ou eletrodoméstico comprado na internet virou motivo de insatisfação. É o novo normal.

Peixe fresco na web



A estratégia de chegar mais rápido à casa do cliente vai além dos gigantes da internet. A Porto Frescatto lançou sistema de entrega de peixe fresco para as compras feitas pela web no mesmo dia em cidades como Rio e São Paulo, estratégia que será replicada em Brasília e Belo Horizonte.

Thiago de Luca, presidente da Frescatto Company, revela que a iniciativa representa uma mudança estratégica da companhia. Além da venda de produtos pela internet, a Frescatto desenvolveu ainda opções para que o cliente consiga montar a própria refeição em casa, com atum, salmão e sushi.

— Com a pandemia, a compra na internet passou a ser uma programação. O cliente tem a ideia, compra e quer receber rápido. Por isso, investimos em solução on-line de acompanhamento de estoque, contratamos funcionários para atuar na entrega e investimos em centros de distribuição — listou De Luca.

Já o aplicativo Rappi criou o botão Turbo-Fresh para entregas em dez minutos. No Rio, a novidade será em parceria com o mercado Zonal Sul. Para isso, serão abertas 25 dark stores (unidades que atendem exclusivamente compras on-line) até outubro com atuação em um raio de dois quilômetros de distância.

No Brasil, serão 150 espaços em diversas cidades, revela Mariam Topeshashvili, diretora de Dark Stores do Rappi. Paulo Ballesterio, gestor digital do Zona Sul, ressalta a importância da parceria:

— Assim conseguimos levar de forma ágil produtos frescos e de qualidade para os nossos clientes.

Negócios para apps

A promessa de entregas rápidas também está atraindo start-ups, como a Daki, que recebeu aporte de US\$ 170 milhões. O aplicativo abriu centro de distribuição no Rio e promete entregas em até 15 minutos para itens diversos. A meta é abrir cem espaços no Brasil.

— Começamos nossa operação em janeiro já com essa proposta virtual. Há uma pressão por entrega cada vez mais rápida — disse Rafael Vasto, fundador.

A start-up +Envios também entrou nesse filão para atender a demanda das grandes empresas no Brasil. Raphael Alexandre, diretor da companhia, disse que a ideia é buscar redução no preço do frete com soluções mais eficientes.

Já são mais de 300 clientes com aposta de grande crescimento neste ano. A projeção é crescer 300% até o final de 2021.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRODUTORES RURAIS CRITICAM MONOPÓLIO E ESPERAM NOVA FERROVIA

Ferrogrão, projeto esperado há mais de sete anos por agricultores de Mato Grosso, encurtaria em quatro dias o tempo de viagem de grãos até o litoral brasileiro e reduziria a rota até a Ásia e o mercado europeu

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Há mais de sete anos, produtores rurais de Mato Grosso esperam um desfecho sobre a construção da Ferrogrão. A possibilidade de contar com uma ferrovia que passe a carregar os grãos para o Norte do País, encurtando em quatro dias o tempo de viagem até o litoral brasileiro,

além de reduzir a rota até a Ásia e o mercado europeu, foi o que levou os próprios empresários a proporem sua construção.

Ao contrário de todos os demais projetos de grande porte que hoje compõem o plano de expansão das estradas de ferro no País, não brotou do setor público, mas do setor privado. Foram as tradings que bolaram o projeto. Amaggi, ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus contrataram a estruturadora Estação da Luz Participações (EDLP) para abrir o mapa e riscar o traçado da ferrovia, paralelamente à rodovia Cuiabá-Santarém, a BR-163, uma região marcada por conflitos fundiários e desmatamento.

O fato de o projeto nascer do setor privado decorre diretamente do interesse que as empresas têm no empreendimento. “Não é só o produtor que precisa dessa ferrovia, isso é um projeto de País, porque ela será um divisor de águas, vai mexer com a economia nacional”, disse ao Estadão o empresário Eraí Maggi Scheffer, dono do Grupo Bom Futuro, empresa que hoje planta soja, milho e algodão em uma área de mais de 500 mil hectares.

Conhecido como o “rei da soja”, Eraí Maggi, primo do ex-ministro da Agricultura Blairo Maggi, diz que, atualmente, as cargas que deixam Mato Grosso “já saem pelas quatro bandas do Estado” - referindo-se às ferrovias da Rumo pelo sul, às estradas BR-364, via Rondônia, e BR-163 e BR-158, pelo Pará. Faltam, porém, rotas ferroviárias.

“Tem espaço para as duas ferrovias, a Ferrogrão e a malha da Rumo. Está havendo um equívoco nessa ideia de que, se uma fizer um trecho primeiro, vai abafar o trecho da outra. Essa situação é ruim. As duas são interessantes porque trazem competitividade, é o que vai melhorar o preço. Esse monopólio não é bom”, comentou.

Os dados do Movimento Pró-Logística, que reúne o setor produtivo de Mato Grosso, apontam que, anualmente, 72 milhões de toneladas de soja e milho são entregues pelo Estado. Esse foi o volume verificado no ano passado e que deve se repetir em 2021. Até 2030, porém, o cenário previsto é que esse volume salte para 125 milhões de toneladas.

Edeon Vasques, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística, chama a atenção ainda para o declive da ferrovia, ao longo de seus 933 km. “Os estudos mostram que essa ferrovia tem início com uma altitude de 384 metros em Sinop para chegar com 15 metros de altitude em Miritituba. Tem algumas serras no caminho, mas são facilmente ultrapassadas e o resultado final é positivo”, diz.

Os cálculos oficiais estimam que a Ferrogrão teria potencial de reduzir o preço do frete em pelo menos 40% no momento que começar a rodar. “Essa ferrovia já tem um mercado cativo, nasce com a carga e vai absorver. Há disputas, porque sabem que vai baixar o valor do frete. Agora, tentativas de reduzir o interesse pelo empreendimento não se sustentam e não interessam ao País”, comenta o diretor-executivo do Movimento Pró-Logística.

Antônio Galvan, novo presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja), é mais taxativo. Ao Estadão, disse que os produtores já cobraram o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas e a Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) sobre a abertura de novas rotas na região.

“Não se pode impedir o crescimento do País por causa de um interesse só. A Ferrogrão tem que vir, para ter concorrência. Isso é o que fará o produto chegar mais barato na mesa do consumidor”, declarou Galvan.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/08/2021

COMPASS AVANÇA NO MERCADO COM YARA, MAS DIZ ESTAR LONGE DE DOMINAR GÁS

Por Wilian Miron



Compass adquiriu a fatia da Petrobrás na Gaspetro por R\$ 2 bilhões Foto: Agência Petrobrás

Um dos principais desafios para que a Compass consiga efetivar a compra da participação da Petrobrás na Gaspetro é provar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que ainda haverá concorrência no mercado de gás. A venda da fatia de 51% do negócio foi anunciada no fim do mês passado, por R\$ 2 bilhões. A empresa que pertence ao

Grupo Cosan, porém, continua avançando em outras frentes no mercado de gás natural. Com o destravamento do mercado livre do insumo, a partir das mudanças na legislação que aconteceram em abril, a Compass fechou mais um contrato e se tornará fornecedora da fabricante de fertilizantes Yara. É seu segundo acordo. O primeiro foi feito com a Rhodia, na semana passada.

Segundo o diretor presidente da Compass Comercialização, Sergio Silva, a empresa negocia contratos no mercado livre com mais de uma dezena de empresas, que seriam supridas pelo terminal de regaseificação, a ser implantado no Porto de Santos e que terá potencial para fornecer 14 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d). “A Compass está muito distante de ter qualquer posição dominante no mercado de gás, mas vamos tentar ser um competidor relevante”, afirmou.

Com a estrutura, a empresa pretende participar de chamadas públicas das distribuidoras de energia, a partir de 2023. “Temos dezenas de clientes em São Paulo e outros Estados, entre industriais e distribuidoras de gás”, disse ele.

Acordo

O acordo com a Yara deve suprir a demanda de 700 mil metros cúbicos diários (m³/d) de gás que a fabricante de fertilizantes consome atualmente, daqui dois anos. A ideia é reduzir custos de fertilizantes nitrogenados. Hoje, o gás é a principal matéria-prima para a fabricação desses insumos e responde por até 80% do custo variável de produção.

De acordo com o vice-presidente de soluções industriais da Yara Internacional, Daniel Hubner, a empresa tenta há pelo menos dois anos migrar para o mercado livre. Atendida hoje pela Comgás, também do Grupo Cosan, a Yara terá no mercado livre flexibilidade na indexação dos preços, que poderão ser atrelados ao Brent, Henry Hub, ou índices como TTF e JKM. O contrato com a Compass visa atender a fábrica de Cubatão (SP), mas a Yara já vislumbra consumir o produto gás em outras unidades.

Para a diretora técnica de Economia e Estatística da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), Fátima Coviello, a falta de competitividade dos fertilizantes brasileiros é um problema que deve ser mitigado com a abertura no mercado de gás natural. Atualmente, aproximadamente 75% da demanda por fertilizantes no Brasil é atendida por produtos importados dos Estados Unidos, Rússia e Oriente Médio. Em algumas categorias, como a ureia, o percentual pode chegar a 90%.

“A demanda por fertilizantes no Brasil é bastante expressiva, mas tem sido atendida por produtos importados, então vejo essa abertura como oportunidade de novos investimentos para termos novas fábricas e outro padrão de competitividade”, diz ela.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/08/2021

GRUPO MATEUS CONVIDA GESTORES A CONHECER COMPANHIA ‘IN LOCO’

Grupo quer tornar seu negócio mais conhecido para ampliar o perfil dos investidores – atraindo até mesmo estrangeiros

Por *Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo*

Com sede no Maranhão e com números que a tornam uma gigante do varejo nacional o Grupo Mateus foi uma das principais aberturas de capital de 2020 e mobilizou todos os grandes nomes da Faria Lima, em operação liderada pela XP. O resultado foi uma das maiores ofertas de ações na Bolsa brasileira: a abertura de capital que movimentou R\$ 4,6 bilhões e foi uma das mais comentadas de 2020.



Agora, quase um ano mais tarde, a companhia fundada em 1986 por Ilson Mateus – que, antes de abrir seu negócio de alimentos, chegou a ser garimpeiro em Serra Pelada, no Pará – luta para ser lembrada pelos investidores e pelos executivos de importantes fundos do País.

Ilson Mateus construiu do zero rede de atacarejo, que hoje tem 137 lojas e emprega mais de 20 mil funcionários Foto: Grupo Mateus/Divulgação

Como a maioria das gestoras do Brasil estão concentradas na Faria Lima, coração financeiro de São Paulo, e no Leblon, o correspondente no Rio de Janeiro, os gestores não conhecem a operação do Mateus no dia a dia. Ou seja: os tomadores de decisão dos grandes bancos não fazem compras em suas lojas, como ocorre com Pão de Açúcar e Carrefour, por exemplo. Logo, a rede de atacarejos e atacados percebeu que precisaria traçar uma estratégia para seguir viva na memória dos investidores.

Desde que chegou à companhia, neste ano, esse tem sido o trabalho de Marcelo Korber, gerente de relações com investidores do Grupo Mateus. A meta é manter a comunicação em dia, informando, por exemplo, mensalmente detalhes sobre o crescimento da rede – hoje, já são 182 lojas em operação.

“O que temos feito é nos comunicar mais. Aumentamos, por exemplo, o contato com as casas de análise independentes”, comenta Korber. Do lado das pessoas físicas, o movimento tem ajudado: já são 72 mil acionistas, um dos maiores números na Bolsa brasileira.

Ao vivo

Korber comenta também que a empresa estuda a realização e viagens com gestores, no jargão do mercado os “non-deals roadshows”, como são chamadas as reuniões com investidores sem uma operação atrelada. A ideia é mostrar “in loco” o gigantismo do Grupo. O próximo passo, afirma o gerente de RI, é atrair os estrangeiros, que hoje têm pouca representação no capital da empresa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/08/2021

COM IMPULSO DO AGRO, BOLSA GANHA MAIS EMPRESAS DE FORA DO EIXO RIO-SÃO PAULO

Em 2021, empresas como a Boa Safra, de sementes, e a Jalles Machado, de açúcar e etanol, estrearam na B3, que ainda enfrenta dificuldades para atrair empreendedores de fora dos grandes centros; 60% dos negócios listados têm sede em São Paulo

Por *Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo*

Maior produtora de sementes de soja no Brasil, a Boa Safra abriu o capital neste ano na Bolsa e atraiu grandes investidores que viram a possibilidade de ampliar a diversificação regional de seu portfólio. A oferta poderia ser só mais uma entre as dezenas de novatas na Bolsa brasileira neste ano. No entanto, tem um diferencial: a Boa Safra é apenas a terceira companhia de Goiás listada na B3. A segunda, a usina de açúcar e etanol Jalles Machado, havia chegado meses antes. Esses casos refletem uma mudança sutil no perfil da Bolsa brasileira, que começa a ter mais representantes de fora do eixo Rio-São Paulo.

Para a Boa Safra, a meta de fazer uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) existia desde a gênese do negócio. “Já abri a empresa com o sonho de abrir capital”, diz Marino Colpo, presidente da empresa, que fundou a empresa ao lado da irmã, em 2009. Segundo o empresário, a ideia desde o início foi pavimentar o caminho para um IPO e, por isso, alguns ritos foram seguidos. Desde 2016, por exemplo, o balanço da Boa Safra é auditado pela KPMG.

E a oferta chegou até antes do que o planejado. Com o mercado ávido por negócios fora do padrão tradicional da B3, a decisão do IPO foi tomada em 2020, junto com a XP, que coordenou a oferta. Antes de lançar a operação, a decisão foi de levar gestores de fundos para visitar a fazenda, para ajudar no entendimento da empresa, visto que poucos analistas conhecem o setor. “Existe essa distância entre a Faria Lima e o agronegócio. Muitos gestores não conheciam o setor, mas percebo que as coisas têm mudado rápido”, diz Colpo.

Essas empresas, antes desconhecidas do centro financeiro paulista, sentiam uma barreira na hora de acessar o mercado de capitais. E não é por menos: das quase 500 empresas com ações listadas na B3, cerca de 300 têm sede no Estado de São Paulo. O que chama também a atenção é que oito Estados brasileiros não têm representantes, um reflexo da estrutural concentração da economia nacional no eixo Rio-SP.

Bolsa ainda muito paulista

Cerca de 60% das empresas listadas são de São Paulo; oito Estados brasileiros ainda não têm representantes na B3

São Paulo	294
Rio de Janeiro	79
Minas Gerais	30
Rio Grande do Sul	28
Santa Catarina	22
Ceará	9
Distrito Federal	9
Paraná	9
Bahia	7
Espírito Santos	3
Goiás	3
Maranhão	3
Pernambuco	3
Mato Grosso	2
Rio Grande do Norte	2
Amazonas	1
Mato Grosso do Sul	1
Pará	1
Sergipe	1

Fonte: B3

Agora, com um juro ainda em um dígito, a história começou a mudar. O processo de descoberta das empresas no interior do Brasil ganhou dimensão após um dos IPOs icônicos no ano passado: o do Grupo Mateus, gigante varejista do Maranhão, uma das três empresas do Estado presentes na B3. Apesar de muitos Estados terem representantes listados é importante, grande parte das empresas do interior do País não tem liquidez na Bolsa – boa parte delas chegou ao mercado há décadas, aproveitando incentivos fiscais para incentivar a abertura de capital.

Agora, a situação é outra. O pano de fundo atual para a chegada de empresas de outras regiões do País na Bolsa, diz o diretor de relacionamento com clientes da B3, Rogério Santana, é a maior funcionalidade do mercado brasileiro. “Há mais investidores olhando IPOs, gestores querendo ouvir

histórias diferentes novas e fundos de investimento captando recursos.”

Sócio responsável pelo banco de investimento da XP, Pedro Mesquita diz que a tentativa de desbravar o interior do País visando a futuros IPOs é consciente. “Vemos muitas empresas com

potencial”, diz ele, ponderando que, na maioria das vezes, a chegada à Bolsa exige um trabalho de longo prazo.

Para além do agronegócio, em julho, mês cheio de ofertas na B3, provedoras de internet como a Brisanet e a Unifque, que têm forte atuação no Nordeste e no Sul do Brasil, respectivamente, estrearam no pregão.

Na fila

Olhando adiante, a lista de empresas de outros Estados continua crescendo, impulsionada pelos recentes casos de sucesso. Uma delas é a São Salvador Alimentos (de Goiás, que é dona da marca Super Frango). A oferta pode girar até R\$ 1,5 bilhão e estava prevista para o primeiro semestre, mas foi adiada porque o negócio ainda é desconhecido de bancos de investimento de São Paulo.

Com pedidos de registro na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) estão a paranaense Conasa (de saneamento), a Rio Branco Alimentos, dona da marca Pif Paf (de Minas Gerais), e a também goiana Nova Harmonia (de construção).

A expansão de negócio fora do eixo Rio–São Paulo na Bolsa também deve ganhar um impulso “tech”, diz o responsável global pelo banco de investimento do Itaú BBA, Roderick Greenless. “Há muitos polos de tecnologia no Brasil, como em Recife, Belo Horizonte e Florianópolis.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/08/2021

FERROGRÃO, A DISPUTA BILIONÁRIA SOBRE O MAIOR PROJETO FERROVIÁRIO DO PAÍS

Ferrovia de 933 quilômetros ligando Sinop (MT) a Itaituba (PA) promete reorganizar o mapa nacional do transporte de cargas

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A viabilidade do maior projeto de infraestrutura de transportes do País encara, há anos, o desafio de transpor uma série de impactos socioambientais. Antes de ter seus trilhos lançados sobre o solo, a Ferrogrão, que promete reorganizar o mapa nacional do transporte de cargas, precisa comprovar que sua viabilidade não significaria a redução de florestas protegidas no meio da Amazônia, a invasão de terras indígenas demarcadas ou ainda a deterioração social. Mas os desafios não acabam por aí. A abertura de uma nova rota de escoamento do agronegócio tem mexido, e muito, com a concorrência do setor logístico. É uma briga de gigantes.

Nos últimos quatro meses, a reportagem do Estadão ouviu dezenas de consultores ligados à área de transportes, agentes da cúpula do Ministério da Infraestrutura, fabricantes do setor ferroviário, associações, grandes produtores rurais e as próprias concessionárias de ferrovias. Os relatos dão conta da forte disputa que envolve hoje a consolidação logística do Centro-Oeste do País, região que concentra o maior polo de produção de grãos.

De um lado estão aqueles que defendem a realização do leilão planejado pelo governo e buscam parcerias para viabilizar a ferrovia. De outro, estão nomes que já atuam na região e que enxergam na Ferrogrão um concorrente que pode colocar planos futuros em xeque. É exatamente esse o caso da Rumo, empresa logística que pertence ao Grupo Cosan.

Onde fica

A Ferrogrão promete reorganizar o mapa nacional do transporte de cargas

INVESTIMENTO
PREVISTO NA OBRA

R\$ 13 bilhões
em obras e
material rodante

CAPACIDADE DE TRANSPORTE*

180 vagões
de 100 toneladas cada,
totalizando
16 mil toneladas
por viagem.
São 400 caminhões a menos
pela estrada

Eixo previsto
acompanha, em
aproximadamente
90%, o traçado
existente da BR-163,
em áreas já
desmatadas



Terras indígenas

Terras demarcadas mais próximas estão a 4 km (TI Praia do Mangue) e 7 km (TI Praia do Índio) do traçado, em Itaituba, no Pará. Governo se compromete a assumir compensações ambientais e adoção de medidas para reduzir impacto

Situação do empreendimento

O edital está em análise final pelo TCU. No STF, o governo aguarda que seja extinta uma liminar que suspende o processo de licenciamento ambiental. O governo assumiu a responsabilidade pelo licenciamento, que será feito paralelamente à oferta da ferrovia em leilão, previsto para ocorrer até o fim deste ano

*Previsão de movimentação diária

A oposição que a companhia faz ao empreendimento tem uma razão clara: a abertura de concorrência que a nova ferrovia pode gerar sobre os trilhos que a Rumo já administra nas regiões Centro-Oeste e Sudeste do País, jogando o preço do frete pra baixo e consolidando a saída dos grãos pela Região Norte do País.

Com seus 933 quilômetros de malha, a Ferrogrão tem previsão de ligar Sinop (MT), centro nacional da produção de soja e milho, às margens do Rio Tapajós, em Itaituba, no Pará. Ali, a produção que chegaria nos trens de carga seria despejada em barcaças, seguindo por uma hidrovía que acessa o Rio Amazonas e, desse ponto em diante, qualquer lugar do planeta.

Outras gigantes ferroviárias e investidores de logística, como a VLI, da mineradora Vale, e o bilionário Fundo Pátria, dono da empresa Hidrovias do Brasil, não escondem o interesse na Ferrogrão.

O que está sobre a mesa é um jogo logístico bilionário que envolve movimentos futuros de cada companhia do setor. Em março de 2019, a Rumo desbancou a VLI e venceu o leilão da parte sul

da Ferrovia Norte-Sul, com um lance surpreendente de R\$ 2,719 bilhões. A VLI era vista como a mais forte do páreo, porque já era dona do trecho norte da ferrovia - Porto Nacional (TO) a Açailândia (MA). Ocorre que a empresa ficou a ver navios, com seu lance de R\$ 2,065 bilhões. Ao oferecer mais que o dobro do lance mínimo estipulado, de R\$ 1,35 bilhão, a Rumo passou a controlar o trecho de Porto Nacional até Estrela D'Oeste. E não ficou por aí.



Com seus 933 quilômetros de malha, a Ferrogrão tem previsão de ligar Sinop (MT), centro nacional da produção de soja e milho, às margens do Rio Tapajós, em Itaituba, no Pará Foto: Minfra

No fim do ano passado, a Rumo renovou, por mais 30 anos, a concessão da Malha Paulista, trilhos que cortam todo o Estado de São Paulo, até chegar ao porto de Santos. A empresa se comprometeu a injetar mais de R\$ 6 bilhões nessa rede. Há ainda uma terceira malha nas mãos da Rumo, a Ferronorte, ou Malha Norte, que liga os trilhos de São

Paulo até a cidade de Rondonópolis, em Mato Grosso. Com essa estrutura, a Rumo passou a ter o monopólio ferroviário do transporte de grãos mato-grossense. É nesse ponto que a disputa se acirra.

Resistência

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, já recebeu diversos pedidos para que fosse assinada uma autorização que liberasse a ampliação da Ferronorte, saindo do sul de Mato Grosso, em Rondonópolis, para chegar até Lucas do Rio Verde. Isso significa estar ao lado de Sinop, onde começa a Ferrogrão. Na prática, a empresa quer se antecipar e espera que o governo libere a construção de uma nova malha de 600 quilômetros de extensão, sem submeter esse novo trecho a eventuais concorrentes interessados em explorar o traçado. Como o governo federal resistiu à ideia, a Rumo recorreu ao governo de Mato Grosso e conseguiu autorização do Estado para tocar a obra.

Hoje, novas ferrovias só podem ser construídas no País por meio de concessões. Um projeto de lei que tramita no Congresso pretende acabar com o modelo atual, passando a emitir autorizações simples de obras, sob a conta e risco do empreendedor. Com o avanço da liberação de obras por Mato Grosso, o governo federal redobrou sua pressão para que o tema caminhe no parlamento.

A reportagem questionou a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) sobre o que pensa a respeito da Ferrogrão e da disputa entre as empresas. A associação declarou que “apoia iniciativas e projetos que ajudem a promover a expansão da malha ferroviária do País e o necessário crescimento da participação do modal na matriz de transporte de cargas brasileira”.

O Estadão perguntou à Rumo sobre questionamentos da empresa a respeito da viabilidade e concorrência que a Ferrogrão poderia trazer às suas operações. A companhia declarou que, “como maior concessionária de ferrovias do Brasil, a Rumo acompanha com toda a atenção os demais projetos em sua área de atuação, a exemplo de processos de renovação antecipada de outras concessionárias e o anúncio de novas licitações - sem que haja no momento nenhuma definição quanto a eventuais participações”.

Ao falar sobre seus próprios projetos, declarou que “também vem estudando e discutindo investimentos atrelados à renovação antecipada da concessão da Malha Sul e à extensão da Ferronorte, além de projetos portuários que eventualmente tenham sinergia com suas operações”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/08/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

CAMPANHAS SENSIBILIZAM FUNCIONÁRIOS A SE VACINAR

RHs avaliam exigir imunização em novas admissões

Por Barbara Bigarelli — De São Paulo



Cristiano Brasil, da Votorantim Cimentos, diz que campanha interna lançada pelo CEO global impulsionou vacinação — Foto: Silvia Costanti/Valor

Mais de seis meses após o início da imunização contra covid-19 no país, empresas brasileiras veem a necessidade de manter ativas campanhas de conscientização e ações para estimular ou orientar a vacinação de seus funcionários. Há também companhias que criaram “vacinômetros” para acompanhar o ritmo de vacinados e ações para estimular a apresentação voluntária do cartão de vacinação, doando alimentos a comunidades para cada comprovação recebida.

“Temos visto hoje algumas pessoas com certa resistência para a vacina, até por falta de conhecimento sobre o impacto coletivo dessa

decisão. Então estamos mantendo lives e campanhas de conscientização para dizer às pessoas: se você não se vacinar, irá se expor e expor os outros”, diz Mariana Talarico, diretora de cultura e desenvolvimento da Natura &Co América Latina.

O Brasil superou recentemente a marca de 100 milhões de pessoas que receberam ao menos a primeira dose, mas o percentual da população totalmente vacinada (duas doses ou dose única) é de pouco mais de 20%, segundo o consórcio de veículos de imprensa que traz informações a partir de dados das secretarias estaduais de Saúde.

Especialistas em saúde falam da necessidade de atingir ao menos 70% da população completamente vacinada para alcançar a imunidade coletiva. Preocupa também, no enfrentamento à pandemia atualmente, a chamada variante delta do coronavírus identificada no país em maio.

Diante desses números e cenário, a Natura, por exemplo, diz que está montando em fábricas e centros de distribuição as “brigadas covid-19”, compostas por funcionários e terceiros, para reforçar as inspeções nas áreas, verificando o funcionamento de barreiras físicas, o distanciamento social, a higiene e a limpeza. Com os chamados “Diálogos Diários de Segurança”, a empresa mantém na ponta a conscientização sobre a pandemia, enfatizando a importância do cuidado ativo. Também traz, segundo Talarico, informações sobre as campanhas de vacinação.

O executivo Henrique Vailati, líder de pessoas e cultura da Roche Diagnóstica, diz que não imaginava que existiriam tantas dúvidas a respeito da vacinação dentro do quadro de funcionários. “Somos uma empresa de saúde e as pessoas que trabalham aqui confiam na ciência, mas vimos que elas têm acesso a informações de todo tipo e folclore, e estão sedentas por informações confiáveis”, diz.

Por esse motivo, a empresa tem promovido comunicados internos sobre o tema, campanhas pela vacina, e em junho fez uma live com médicos e infectologistas. “A adesão foi enorme e as famílias dos funcionários também participaram. Havia dúvidas sobre efeitos de cada tipo de vacina ou se depois de tomar elas poderiam tirar férias e viajar ou até voltar à academia”, diz Vailati. A orientação foi a “de não relaxar” nos cuidados e manter os protocolos de segurança.

“Reforçamos que a vacinação só vai ser efetiva quando 70% da população estiver vacinada.” A empresa criou um “vacinômetro”, que indica o percentual da força de trabalho imunizada, a partir do envio voluntário dos cartões de vacinação pelos funcionários. Dos 978 empregados da Roche, 766 são elegíveis a vacina, 336 tomaram a primeira dose e 116 estão imunizados. O executivo acredita que esse número possa até ser maior porque funcionários esquecem ou não reportam a vacinação ao ambulatório da companhia.

O executivo acredita que esse número possa até ser maior porque funcionários esquecem ou não reportam a vacinação ao ambulatório da companhia.

Para estimular a vacinação e o envio do comprovante, a Ceptis, que integra soluções e tecnologias para indústria, aderiu à “Campanha SESI Cidadania Contra a Fome”, da Firjan SESI. A empresa se compromete a doar cinco quilos de alimentos para comunidades em situação de pobreza no Rio de Janeiro para cada funcionário que apresente o cartão em um posto médico da empresa. Com 100 dos 240 funcionários imunizados até o momento com ao menos a primeira dose, a empresa irá doar amanhã meia tonelada de alimentos. A ideia, de acordo com o diretor de pessoas e administração da Ceptis, Paulo Paixão, é aumentar o número de empregados imunizados e, ao mesmo tempo, ajudar na campanha contra a fome. “Fizemos isso para ficarem atentos aos calendários de vacinação da prefeitura e se imunizarem o quanto antes.”

Já a Votorantim Cimentos diz ter visto o número de vacinados crescer após a criação da campanha “A vida é feita para durar”, lançada internamente pelo CEO global, Marcelo Castelli, em uma live para todos os empregados no dia 22 de julho, reforçando a importância da vacina no combate à pandemia. A companhia também disponibilizou cartazes, adesivos, folhetos, vídeo e música em seu site, para que funcionários e qualquer pessoa divulguem conteúdos relacionados à importância de se vacinar. “Esperamos criar uma onda pró-vacinação que atinja a todos: empregados da Votorantim Cimentos, familiares, amigos, vizinhos, comunidades, a sociedade em geral. Quanto mais gente vacinada contra a covid-19, melhor para todos”, diz Cristiano Brasil, diretor global de gente e gestão da Votorantim Cimentos. O executivo também diz que a empresa disponibiliza transporte para os empregados se vacinarem, a depender da região onde está localizada a operação.

Na Aura Minerals, esse transporte está ocorrendo para funcionários da operação na cidade Pontes e Lacerda, no Mato Grosso. “Estamos falando de pessoas que têm uma carga de trabalho de muitas horas e talvez deixassem para ir se vacinar depois do trabalho ou durante o descanso.

Então, promovemos o transporte, seguindo as faixas etárias do cronograma, no horário de trabalho, aumentando a probabilidade de todos se vacinarem o quanto antes”, diz Paula Gerber, que gerencia a área de cultura e talento global da mineradora.

A empresa também diz ter colocado em murais de suas instalações, sistema de comunicação interna e refeitórios mensagens de conscientização. Na operação brasileira, 457 funcionários foram vacinados com a primeira dose – 90% do efetivo. A empresa, que opera nos Estados Unidos, México e Honduras, diz que não é possível criar uma política única para estimular ou exigir a vacinação em todos os países, porque é preciso avaliar a legislação local.

Neste momento, Gerber diz que estuda se será cobrado no processo de admissão o documento de vacinação contra covid-19, assim como já acontece com outras vacinas. A Roche Diagnóstica também diz que estuda esse movimento. “Se a lei permitir, vamos olhar para isso, assim como pedimos vacinação em dia para trabalhar nos laboratórios e também exigimos uso de equipamentos de proteção”, diz Vailati.

A advogada Caroline Marchi, sócia trabalhista do Machado Meyer, entende que as empresas podem exigir no contrato de admissão o comprovante de vacinação contra covid-19. “A febre amarela não é doença do trabalho, mas se o funcionário for trabalhar em um área de endemia a empresa pode exigir a vacina dentro das medidas de profilaxia, saúde e segurança”, diz.

Atualmente, avalia a advogada, há orientações oficiais com relação a protocolos de saúde e segurança que as empresas devem tomar para evitar a transmissão da covid-19, decretos municipais e estaduais que orientam a abertura de estabelecimentos e escritórios e a necessidade de medidas de profilaxia, como distanciamento, uso de máscaras, disponibilização de álcool em gel. “Dentro dessas medidas, poderia entrar a exigência da vacinação, como parte das medidas de saúde e segurança da empresa perante os funcionários. Até porque há um artigo na CLT que permite aos funcionários questionarem quando a empresa não zela por sua segurança, e eles poderiam recorrer caso se sentissem desconfortáveis ao ter contato com um colega que não se vacinou.”

A advogada lembra o entendimento do Supremo Tribunal Federal que considerou constitucional a vacinação compulsória contra covid-19 e uma decisão recente do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região entendendo que foi legítima a demissão por justa causa da funcionária de um hospital que se recusou a vacinar-se. “As decisões da Justiça do Trabalho estão caminhando nessa direção, entendendo que, conforme for a recusa do funcionário, a empresa poderá demitir por justa causa, mas sempre lembrando que antes disso é preciso orientar, notificar, advertir por escrito, até chegar no ponto da recusa veemente”, diz Marchi.

Neste momento, segundo a advogada, empresas discutem novas formas de estimular a vacinação como, por exemplo, bonificar funcionários que se vacinarem. “Minha recomendação tem sido não atrelar vacinação à premiação, porque o cumprimento às normas de saúde e segurança é obrigatório e não atrelado a algum bônus para quem as cumpra.” “Uma saída encontrada por uma empresa cliente, diz, para estimular e controlar o status de quem se vacina foi oferecer abono do dia da aplicação.

A LafargeHolcim Brasil diz que está acompanhando por um aplicativo interno de saúde o status da vacinação dos empregados e, no momento, está focada em campanhas para estimular e orientar a segunda dose. A empresa tem 1,4 mil funcionários. “Com o app, conseguimos identificar onde está avançando mais e onde precisamos intensificar a campanha”, diz Fernanda Paiva da Cunha, gerente de saúde e segurança da companhia. Também há orientação sobre o “porquê todos devem ser vacinados, possíveis efeitos colaterais da vacina e como proceder”. “Abrindo um canal de diálogo com aqueles que porventura ainda tenham dúvidas ou alguma resistência.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/08/2021

SURTO DE COVID-19 JÁ AFETA COMÉRCIO EXTERIOR DA CHINA

Exportações e importações chinesas cresceram abaixo do esperado em julho, indicando enfraquecimento da produção industrial no país. Esse cenário deve continuar nos próximos meses
Por Agências Internacionais — De Pequim

O novo surto de covid-19 na China já está afetando o comércio exterior do país. As exportações e importações chinesas perderam impulso em julho, o que aponta para um enfraquecimento do consumo e da produção industrial. E esse impacto deve se agravar nos próximos meses.

As exportações chinesas aumentaram 19,3% em julho, em relação ao mesmo mês do ano passado, segundo dados divulgados no sábado. Isso ficou abaixo da expectativa de analistas. E bem abaixo da expansão de junho, que havia sido de 32,2%.

Já as importações chinesas subiram 28,1% em julho, também abaixo das projeções de economistas e da expansão de 36,7% registrada em junho. Nos últimos meses, vem caindo a demanda por minério de ferro, um insumo fundamental da siderurgia.

Apesar de ainda sinalizarem crescimento, esses dados se comparam com alguns dos piores meses do ano passado, quando a epidemia de covid-19 reduziu bruscamente o comércio internacional em todo o mundo. Ou seja, a base de comparação é baixa.

A China vinha registrando uma retomada mais forte de seu comércio exterior nos últimos meses, impulsionada principalmente pela melhora na demanda do Ocidente, onde a reabertura das economias gerou um forte aumento do consumo. A demanda interna chinesa está se recuperando mais lentamente.

A economia chinesa vinha numa recuperação muito forte após o abalo da pandemia, no começo do ano passado. O país tinha conseguido controlar a disseminação da doença e sair mais cedo da crise econômica causada pela covid-19.

Mas um novo surto de que começou em julho vem causando problemas de produção e de logística na China, o que está afetando a economia como um todo.

Esse surto está sendo causado pela variante delta, mais transmissível, que conseguiu superar o rígido sistema de controle chinês.

Para enfrentar esse surto, que atingiu dezenas de cidades e prejudicou a produção de fábricas e o funcionamento de portos importantes no país, o governo adotou uma série de medidas de restrição. Colocou milhões de pessoas em lockdowns nas áreas mais afetadas, paralisou a atividade de empresas, restringiu fortemente o transporte de e para essas regiões, ampliou as restrições para o deslocamento de pessoas e fez testagem em massa.

Os dados de novos casos são baixos ainda, se comparados a outros países, mas bem acima do que a política de tolerância zero da China vinha conseguindo registrar. Ontem o governo relatou 96 casos sintomáticos (a medida usada pelo país, que conta separadamente os casos assintomáticos), contra 107 casos do dia anterior. Mas no começo de junho, o número de casos diários estava abaixo de 20. E chama a atenção no surto atual a abrangência.

Enchentes e episódios de mau tempo sazonais também afetaram, no mês passado, a produção industrial de algumas regiões, como a China central.

“A pandemia também se agravou em outros países em desenvolvimento da Ásia, o que pode ter levado a um remanejamento do comércio em direção à China. Mas os indicadores de tendências econômicas sugerem que as exportações poderão perder força nos próximos meses”, disse Zhiwei Zhang, economista-chefe da Pinpoint Asset Management.

Surtos de casos de covid-19 nas províncias do leste e do sul da China, os principais polos exportadores do país, comprometeram a produção industrial.

Ao lado dos obstáculos impostos pelos esforços para conter a propagação da variante delta, os exportadores chineses também enfrentaram dificuldades com os problemas atuais de escassez mundial de semicondutores, gargalos de logística e a alta dos custos de matérias-primas e do frete.

“Embora as encomendas estejam se recuperando, o segundo semestre do ano terá muitas incertezas, como qual será a evolução da epidemia e do custo das matérias-primas. E, ao mesmo tempo, a capacidade de produção no exterior está aumentando lentamente”, disse um diretor de vendas de produtos para exportação de Suzhou.

O nível de atividade industrial da China cresceu a um ritmo mais lento em julho devido à alta dos custos das matérias-primas, à manutenção de equipamentos e a condições climáticas extremas.

A China teve superávit comercial de US\$ 56,58 bilhões em julho, acima da projeção de US\$ 51,54 bilhões e do saldo de US\$ 51,53 bilhões contabilizado de junho.

A economia chinesa está em via de crescer mais de 8% neste ano, mas analistas dizem que a demanda represada pela covid-19 alcançou um pico e preveem que as taxas de crescimento começam a perder força.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/08/2021

CADE DÁ AVAL PARA INTERMARÍTIMA CONCLUIR NEGÓCIO COM A GERDAU EM PORTO

Medida envolve o Terminal Marítimo Gerdau, porto localizado em Salvador

Por Juliano Basile, Valor — Brasília



Foto: Reprodução/YouTube/Intermarítima

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) deu aval a um negócio através do qual a Intermarítima Portos e Logística deverá adquirir 100% do capital social da sociedade a ser constituída pela Gerdau que passará a deter a titularidade e a propriedade de todos os ativos necessários para a operação do terminal portuário de uso privativo, sob o regime

de aforamento. Essa medida envolve um porto localizado em Salvador, denominado como Terminal Marítimo Gerdau (TMG).

A Intermarítima é uma operadora logística e portuária de origem brasileira, com foco de atuação no Nordeste do Brasil. A Gerdau Aços Longos atua na fabricação de aços longos e planos de carbono, além de aços longos especiais.

O TMG é atualmente explorado e gerido pela Gerdau para tratar de armazenagem de cargas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Em termos operacionais, a Intermarítima presta serviços acessórios que integram as atividades de operação portuária do TMG.

Integrantes dessas empresas alegaram ao Cade que a operação faz parte de uma estratégia da compradora em atender o mercado de embarcadores de granéis sólidos importados na região de Baía de Todos os Santos, que hoje enfrentam longas filas no Porto de Aratu, e que não dispõem de uma infraestrutura especializada em granéis no Porto de Salvador.

A Intermarítima informou ainda que, com a saída da empresa do Porto de Aratu, a aquisição do TMG representa também uma oportunidade de expandir seus negócios na região Norte e Nordeste do Brasil na tentativa de continuar atendendo de forma eficaz os clientes da região.

Já a Gerdau alegou ao Cade que essa operação representa uma oportunidade de alienação de um ativo que não estava, no momento, em consonância com as prioridades empresariais do grupo.

Essa entidade ainda ressaltou que os agentes de mercado, em sua ampla maioria, consideram a existência de segmentação no setor de movimentação de granéis sólidos minerais e vegetais, sob

o argumento de que a movimentação de granéis sólidos minerais pode contaminar e comprometer a qualidade dos granéis sólidos vegetais movimentados no mesmo ambiente.

A Superintendência identificou ainda que a atividade de movimentação portuária pode envolver diferentes tipos de cargas, como granéis líquidos, sólidos e contêineres. Para integrantes dessas empresas, “a segmentação do mercado a partir da especialização da carga manuseada e armazenada se justifica pela necessidade de especialização frente às diferenças sensíveis em termos de manuseio e movimentação dos diversos tipos de carga”.

Com isso, esse órgão antitruste enfatizou que os agentes de mercado que atuam nesta área, em sua ampla maioria, consideram a existência de segmentação no setor de movimentação de granéis sólidos minerais e vegetais, sob o argumento de que a movimentação de granéis sólidos minerais pode contaminar e comprometer a qualidade dos granéis sólidos vegetais movimentados no mesmo ambiente.

“Constatou-se também que, na percepção dos concorrentes, a substitutibilidade na dimensão da oferta seria difícil de ser operacionalizada na prática, dado que as operações demandam estruturas segregadas, preferencialmente”, ressaltou essa entidade.

Além disso, um significativo conjunto de precedentes do Cade alertou que os terminais de movimentação portuária necessitam de especialização frente às diferenças sensíveis em termos de manuseio e movimentação dos diversos tipos de carga existentes. Diante desses dados, o mercado relevante produto dessa operação foi considerado como o de movimentação portuária de granéis sólidos minerais.

Mas, neste segmento, o Cade identificou que a Intermarítima e a Gerdau não são concorrentes. Isso porque atualmente o TMG é operado pela Intermarítima, sendo a Gerdau apenas a dona do ativo denominado como porto. Com a entrada da JSL no porto de Aratu, a Intermarítima deve sair de lá passando a operar apenas no atual TMG e concorrendo diretamente com a JSL no porto de Aratu, na movimentação e armazenagem de graneis sólidos minerais.

Assim, o órgão antitruste concluiu que a operação proposta não enseja a probabilidade de exercício de poder de mercado a essas empresas. Elas deverão continuar em competitividade. Com base nisso foi dado aval a esse negócio pelo Cade e, assim, ele poderá ser efetuado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/08/2021

GOVERNO DE PE TENTA VIABILIZAR TRANSNORDESTINA COM PROJETO ESTADUAL

Estrada é uma concessão federal operada pela CSN, mas até hoje não foi concluída
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O governador de Pernambuco, Paulo Câmara (PSB), enviou nesta segunda-feira ao Legislativo uma proposta de emenda à Constituição (PEC) para autorizá-lo a viabilizar a construção de ferrovias estaduais, em uma tentativa de tirar do papel o trecho da Transnordestina no Estado.

A PEC é uma reação à recente declaração do ministro de Infraestrutura, Tarcísio Freitas, que, na Live do Valor, afirmou que não há viabilidade econômica para concluir toda a Transnordestina e que o trecho que vai até o Porto de Pecém, no Ceará, deverá ser priorizado, em detrimento do tramo no Pernambuco, que iria até o Porto de Suape.

A Transnordestina é uma concessão federal operada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) desde 2006, mas que até hoje não foi totalmente construída – pouco mais da metade das obras foram executadas. O projeto inicial prevê a ligação do interior do Piauí, em Eliseu Martins, até os portos de Suape e o Porto de Pecém.



Transnordestina — Foto: Luis Ushirobira/Valor

Diante do atraso no avanço das obras, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já chegou a declarar a caducidade da concessão da CSN, mas que não foi oficializada pelo Ministério de Infraestrutura. Hoje, a gestão tenta fazer um redesenho do projeto e tirar do papel ao menos uma parte dele

A CSN retomou as obras da Transnordestina no fim de 2019, sob pressão do governo federal. Porém, a construção tem priorizado o trecho até o Ceará.

Segundo a declaração do ministro, a percepção no governo federal hoje é que não há viabilidade econômica para as duas pernas – até Pecém e até Suape. A fala provocou insatisfação na bancada federal de Pernambuco, que tem se mobilizado contra a proposta de abandonar a perna pernambucana da ferrovia.

O argumento é que faltam 313 quilômetros para concluir as obras até Suape, o que demandaria investimento de R\$ 2,5 bilhões, enquanto o trecho até Pecém, que tem 92 quilômetros a mais, custaria R\$ 3,7 bilhões, segundo o Estado.

Em uma pressão adicional, a PEC tem como objetivo autorizar que o Estado faça projetos estaduais de ferrovias – dessa forma, caso o trecho de Pernambuco seja excluído da concessão, o governo pleitearia a devolução do tramo ao Estado, que faria por sua conta um projeto local.

A estratégia de lançar projetos estaduais de ferrovias tem sido usada por outros Estados, tanto para viabilizar pequenos ramais ferroviários quanto para tentar viabilizar corredores que o governo federal não priorizou em seu planejamento de concessões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/08/2021

CRISE HÍDRICA AFETA RESULTADO DE GERADORES

Com nível baixo de água nos reservatórios, AES, Cesp e Engie ligaram menos as usinas e tiveram de comprar energia mais cara no mercado; 3º tri pode ser pior

Por Letícia Fucuchima — De São Paulo

A pior seca dos últimos 91 anos pegou em cheio as companhias de energia mais expostas à geração hídrica, ao mesmo tempo em que beneficiou as que concentram seus negócios na geração termelétrica.

Embora estejam acostumadas a lidar com riscos associados à fonte hídrica, geradoras de energia como Cesp, AES Brasil e Engie viram uma piora de seus resultados no segundo trimestre - e analistas apontam que o pior ainda está por vir. A expectativa é de que o terceiro trimestre, marcado pelo período seco, seja mais desafiador.

As geradoras hidrelétricas já vinham se preparando para equacionar seus balanços energéticos, comprando energia desde o ano passado para zerar posições que pudessem deixá-las expostas ao mercado de curto prazo. No entanto, o agravamento mais acentuado do risco hidrológico (GSF) fez com que elas tivessem que comprar mais energia, a preços elevados.

Os maiores gastos se destacaram nos resultados apurados de abril a junho. Na AES Brasil, onde 61% da energia gerada é hídrica, houve redução de R\$ 26,5 milhões na margem hídrica no período, o que se refletiu na queda de 6,6% do Ebitda, para R\$ 257 milhões. No entanto, os prejuízos poderiam ter sido maiores se a companhia não tivesse se adiantado na gestão do portfólio.

“Vemos um aumento do custo da energia, com o preço spot batendo no teto, então foi bom termos antecipado [compras de energia]. Pelos nossos cálculos, essa estratégia evitou um custo de R\$ 190 milhões neste ano. Hoje estamos em posição confortável, de não estar ‘short’ (deficitário em energia) para o resto do ano”, afirma a presidente da geradora renovável, Clarissa Sadock.

Com um portfólio hidráulico de nove hidrelétricas e três pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), que somam 1.246,8 megawatts médios (Mw) de garantia física bruta, a AES Brasil reduziu seu nível de contratação hídrica para 78% em 2021 e 80%, em 2022.

Efeito similar foi observado na Cesp, dona das concessões de Porto Primavera, na bacia do rio Paraná, e de Paraibuna, no rio Paraíba do Sul. No trimestre, os custos e despesas operacionais da geradora aumentaram 109%, para R\$ 393 milhões, puxados pela compra de energia. Com isso, a Cesp encerrou o período com prejuízo líquido de R\$ 18,1 milhões, revertendo o ganho de R\$ 137,8 milhões observado um ano antes.

Já na Engie, as operações de curto prazo na Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) tiveram uma contribuição negativa de R\$ 59 milhões no Ebitda do segundo trimestre. A companhia, que tem onze hidrelétricas em seu parque gerador, também aumentou o nível de descontração devido à situação hídrica adversa. Porém, observou no trimestre uma melhora operacional da termelétrica Pampa Sul (RS), movida a carvão.

No sentido inverso, a hidrologia desfavorável impulsionou os resultados da Eneva, que atua com geração termelétrica e exploração e produção de hidrocarbonetos. Durante o segundo trimestre, a companhia viu um acionamento atípico de suas usinas: todas foram acionadas durante algum período para atender a demanda. Entre abril e junho, o lucro da companhia subiu 37,7%, para R\$ 118 milhões, enquanto as receitas cresceram 85,6%, somando R\$ 963 milhões.

Para o segundo semestre, as geradoras hídricas dizem enxergar um cenário desafiador, mas ressaltam que a gestão ativa do portfólio ajudará a mitigar novos impactos da crise. No caso da AES, a expectativa é de colher benefícios com a “safra de ventos” no Nordeste, que impulsiona a geração eólica no segundo semestre. “Estamos com um perfil de geração dentro do ano com uma característica de risco muito melhor”, aponta Clarissa.

Já em relação ao cenário hidrológico, as companhias preferem não arriscar previsões para o próximo período chuvoso. A possibilidade de racionamento de energia é descartada, ou no máximo vista como remota.



Usina hidrelétrica da Cesp — Foto: Reprodução/Cesp

Para o presidente da Engie Brasil, Eduardo Sattamini, é possível que o país enfrente blecautes em determinadas horas do dia se a situação hidrológica adversa se estender. “Racionamento tem custo político, principalmente num ano eleitoral. Imaginamos que haverá uma gestão [da crise], e hoje existem ferramentas melhores de gestão do sistema elétrico do que há 20 anos”, disse, durante teleconferência de

resultados.

Apesar da crescente imprevisibilidade das condições hidrológicas, a fonte hídrica não deixará de integrar a estratégia das empresas. A Engie, por exemplo, está analisando as hidrelétricas colocadas à venda pela EDP Brasil. "Nossa percepção é que devemos sempre olhar ativos que tenham algum tipo de sinergia e que estejam no nosso 'core'", disse Sattamini. A Cesp também não descarta estudar a aquisição de projetos hídricos no futuro, mas antes perseguirá a diversificação de seu parque gerador.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS RS E UFRGS FIRMAM CONTRATO PARA O MONITORAMENTO AMBIENTAL DO PORTO DE PORTO ALEGRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2021



A Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) assinaram, na manhã do último sábado (7), o contrato para o monitoramento de todas as condicionantes ambientais do Porto de Porto Alegre.

De acordo com o diretor de qualidade, saúde, meio ambiente e segurança da Portos RS, Henrique Ilha, "a partir desse contrato, nós vamos começar a cumprir todos os protocolos de monitoramento e com isso proteger o meio ambiente com a melhor técnica possível, com os renomados profissionais da Ufrgs",

explicou.

Henrique também acredita que após firmado o contrato, haja a produção de frutos extremamente positivos para o cais público da capital. "O Porto de Porto Alegre está ganhando um grande presente com esse acordo, elaborado com todo o detalhamento possível", completou.

A partir de agora, as equipes irão a campo para o levantamento das informações que estão previstas no contrato. Além do diretor Henrique Ilha, também participaram do ato de assinatura o superintendente da Portos RS, Fernando Estima, o diretor de portos interiores, Bruno Almeida, o reitor da Ufrgs, Carlos André Bulhões Mendes, o chefe de gabinete, Maurício Viégas, o diretor do Instituto de Geociências, Nelson Luiz Gruber, a vice-diretora do Instituto de Geociências e coordenadora do projeto, Tatiana Silva, e a coordenadora adjunta do projeto, Flávia Farina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2021

PETROBRAS DIVERSIFICA MERCADOS E AUMENTA O POTENCIAL DE SUAS VENDAS INTERNACIONAIS

Da Redação OFFSHORE 09 Agosto 2021



Mesmo com redução na demanda pela China, país ainda mantém relevância no portfólio da companhia, junto com Índia e Estados Unidos

Em decorrência do desenvolvimento de novos mercados ao longo dos últimos anos para os óleos de Tupi e Búzios, a Petrobras tem diversificado suas exportações para refinadores localizados nos EUA, Europa e América Latina, além de países do continente asiático, como China e Índia. Houve aumento de

exportação de petróleo para Europa, Índia e Estados Unidos.

Seguindo nesse ritmo, a expectativa é que o volume de petróleo exportado pela Petrobras em 2021 seja alinhado com o volume de 2020, mesmo com a recente retração de 33% nas vendas para a China.

Um exemplo da diversificação de destinos é o mercado indiano, com quem a Petrobras detém longo relacionamento comercial e tem observado, nos últimos anos, incrementos na venda de óleos médios de baixo teor de enxofre, como Tupi e Búzios. Além da Índia, a companhia está encontrando espaço para o seu óleo cru na Costa Oeste dos Estados Unidos, em decorrência do perfil de processamento das refinarias da região.

“É imprescindível contextualizar que o crescimento notável do volume produzido nos campos do pré-sal, como Tupi e Búzios, ao longo da última década, trouxe uma mudança significativa em nosso perfil de produção e de exportação. Atualmente, quase a totalidade de nossas exportações advém de campos do pré-sal, cuja qualidade se enquadra na categoria de óleo medium sweet”, afirma o gerente executivo de Comercialização Externa, Alípio Ferreira.

Tupi, por exemplo, é um petróleo de referência mundial, tanto em função do seu elevado volume de produção, totalizando cerca de 1 milhão de barris por dia, e também em função de sua qualidade, com baixo teor de enxofre e bom rendimento de destilados. Dessa forma, Tupi se tornou um importante componente na cesta de refino de diversos clientes asiáticos, principalmente na China. Já o gradativo aumento das exportações de Búzios tende a aumentar a representatividade de regiões onde ele é mais valorizado, principalmente Europa e América do Sul.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 09/08/2021

CONGESTIONAMENTO AUMENTA NOVAMENTE EM PORTOS NOS EUA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 09 Agosto 2021



Porto de Los Angeles

Os crescentes temores de congestionamento na Ásia estão sendo acompanhados por um aparente ressurgimento de atrasos nos portos da costa oeste dos Estados Unidos.

Cerca de 30 navios fundeados na Baía de San Pedro, offshore dos portos de Los Angeles e Long Beach, com a Maersk alertando os clientes sobre atrasos graves.

A Maersk disse aos clientes que a situação no sul da Califórnia havia “piorado”, com o número de navios fundeados dobrando nas últimas semanas.

De acordo com a transportadora dinamarquesa, o tempo médio de permanência nos EUA aumentou 35%, o que significa que há 35% menos capacidade geral.

Fonte: The Loadstar
Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 09/08/2021

PORTO ITAPOÁ REGISTRA AUMENTO DE 40% NAS IMPORTAÇÕES E 11% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 09 Agosto 2021

A retomada da economia global após a crise causada pela Covid-19 em 2020 está sendo mais forte do que as previsões iniciais e o setor portuário cresce na mesma proporção. O Porto Itapoá vem acompanhando essa performance .

O terminal registrou um aumento de 41,3% nas importações no primeiro semestre de 2021. Foram quase 70 mil contêineres contra 48 mil no mesmo período de 2020. As exportações tiveram um peso menor, mas ainda assim foram 8,5% maiores que o mesmo período do ano anterior: quase 50 mil contêineres em 2021 contra 45 mil em 2020.

Desempenho deve antecipar os investimentos R\$1,5 bi na segunda fase de expansão do terminal



Nas cargas de cabotagem houve um crescimento de 9,7%. Foram mais de 15 mil contêineres neste primeiro semestre de 2021 contra pouco mais de 13 mil movimentados neste período em 2020. Considerando a movimentação total, o Porto Itapoá teve um aumento de 11,3%: 238 mil contêineres em 2021 contra 214 mil nos primeiros seis meses de 2020.

Do total de cargas movimentadas pelo Porto Itapoá, cerca de 50% são de empresas de outros estados. A outra metade da movimentação é de cargas de companhias de Santa Catarina, incluindo automóveis e autopeças, motores elétricos, metalmecânica, linha branca e exportação de carga frigorificada, atendendo a forte agroindústria do estado.

Outra operação em que o Porto Itapoá vem operando é o de cargas especiais — BreakBulk —, como foi o caso da exportação de duas lanchas de grande porte para os Estados Unidos.

Com essa demanda crescente, o Porto Itapoá já planeja a nova etapa de expansão que está orçada em R\$ 1,5 bilhão e tem previsão de conclusão em cinco anos. Com isso, a capacidade de movimentação anual de até 1,2 milhão de TEUs vai superar a marca de 2 milhões de TEUs por ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2021

SPA PASSA A INTEGRAR A REDE BRASIL DO PACTO GLOBAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2021



A Santos Port Authority (SPA) acaba de ingressar na Rede Brasil do Pacto Global, iniciativa da Nações Unidas (ONU) para mobilizar a comunidade empresarial na adoção e promoção, em suas práticas de negócios, de dez princípios universalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção.

Com a criação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), o Pacto Global também assumiu a missão de engajar o setor privado nesta nova

agenda.

O presidente da SPA, Fernando Biral, ressalta que a adesão ao Pacto Global integra a agenda ESG (Meio Ambiente, Social e Governança Corporativa, na sigla em inglês), que ganhou centralidade na condução da companhia. "Estamos felizes em fazermos parte dessa ação em prol das pessoas e do meio ambiente. Como participante do Pacto Global, a SPA se propõe a zelar

pelos princípios universais, seguindo a meta de se tornar cada vez mais sustentável, global e inovadora”, disse o executivo. A SPA solicitou a adesão ao Pacto Global em junho.

Criado em 2000, o Pacto Global foi idealizado pelo ex-secretário-geral da ONU Kofi Annan e dá aos membros acesso a ferramentas que contribuirão para ampliar o envolvimento com os temas de sustentabilidade e com as discussões na área.

Também possibilita a participação em programas locais e internacionais, dentre os quais os grupos temáticos que conduzem projetos nas áreas de água, alimentos e agricultura, anticorrupção, direitos humanos e trabalho, energia e clima e ODS. Com mais de 15 mil participantes em quase 170 países, a iniciativa conta com mais de 1,1 mil membros no Brasil, país que possui a terceira maior rede no mundo.

Agora, a SPA definirá as plataformas de ação que nortearão suas iniciativas vinculadas ao planejamento estratégico 2021-2025 da companhia. Quem adere ao Pacto Global como participante tem direito a integrar até quatro das sete plataformas disponíveis. Segundo Biral, a SPA formalizará a opção por quatro delas: “Ação pela Água”, “Ação pelo Clima”, “Ação contra a Corrupção”, e “Ação para Comunicar e Engajar”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/08/2021

WILSON SONS ADERE AO CARBON DISCLOSURE PROJECT

Da Redação NAVEGAÇÃO 09 Agosto 2021



Relatório internacional, que reúne mais de nove mil empresas e 800 cidades, publica dados sobre emissão de carbono e políticas climáticas

O Grupo Wilson Sons aderiu ao Carbon Disclosure Project (CDP), programa sem fins lucrativos que auxilia empresas e cidades a divulgarem seu desempenho ambiental com o objetivo de reduzir emissões e atenuar as mudanças climáticas.

Pioneiro no sistema global de divulgação ambiental, o CDP tem como proposta a elaboração e publicação de um questionário coletivo, formulado por investidores institucionais e direcionado às empresas listadas nas principais bolsas de valores do mundo, unificando informações das instituições sobre políticas de impacto ao meio ambiente e gestão eficiente dos riscos relacionados ao carbono.

“Nos juntamos às maiores empresas do mundo e reafirmamos nosso processo de transparência. Estamos entre 21% das companhias que alcançaram o nível C no segmento de transporte marítimo, média global das empresas deste setor”, disse o gerente de Saúde, Meio Ambiente, Segurança e Sustentabilidade da Wilson Sons, João David Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/08/2021

CNPE RECEBE PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA O PROGRAMA NACIONAL DO HIDROGÊNIO

Da Redação ECONOMIA 09 Agosto 2021

O Ministério de Minas e Energia (MME) apresentou proposta com diretrizes para o Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2) ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). O estudo foi realizado em cooperação com os Ministérios da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) e do

Desenvolvimento Regional (MDR) e também contou com o apoio técnico da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Ao longo de 2021, foram desenvolvidas ações prévias no sentido de apoiar a inserção do hidrogênio na matriz energética brasileira, apontado como tecnologia disruptiva nos estudos do Plano Nacional de Energia 2050, concluído no final do ano de 2020.

Na esteira dessas ações, em fevereiro deste ano, a EPE publicou a Nota Técnica "Bases para a Consolidação da Estratégia Brasileira do Hidrogênio" com o objetivo de abordar aspectos conceituais e fundamentais para a construção da estratégia brasileira de hidrogênio. A nota também está disponível em inglês.

Em junho, o governo brasileiro lançou o Pacto Energético (Energy Compact) para o Hidrogênio, um compromisso voluntário de promoção do desenvolvimento desse mercado, como forma de acelerar a redução de emissões de gases de efeito estufa. A elaboração do Pacto Energético para o Hidrogênio se deu através de força-tarefa do Ministério de Minas e Energia, o Ministério de Relações Exteriores e a Empresa de Pesquisa Energética, com apoio do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, do Ministério da Educação e outros importantes parceiros.

No Pacto apresentado, o governo brasileiro se comprometeu a criar uma base de conhecimento sobre o H2 no Brasil baseada em 3 pilares: P&D, capacitação e a uma plataforma colaborativa chamada H2+Brasil. Os "pactos energéticos" apresentados no âmbito no Diálogo em Alto Nível de Energia das Nações Unidas têm objetivo de acelerar o cumprimento das metas do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 7 – ODS 7.

O PNH2 se propõe a definir uma série de ações que facilite o desenvolvimento conjunto de três pilares fundamentais para o sucesso do progresso de uma economia do hidrogênio: políticas públicas, tecnologia e mercado. Segundo Agnes Costa, esses pilares são interdependentes e precisam evoluir de forma síncrona para que possam promover aceleração na obtenção dos resultados almejados. As diretrizes do programa estão estruturadas em seis eixos, que englobam o fortalecimento das bases científico-tecnológicas, a capacitação de recursos humanos, o planejamento energético, o arcabouço legal e regulatório-normativo, a abertura e crescimento do mercado, além da competitividade e da cooperação internacional.

Os próximos passos incluem o estabelecimento da estrutura de governança do programa, instituindo um comitê técnico representativo das partes interessadas para gerenciamento. Esse Comitê que terá como compromisso reuniões periodicamente de monitoramento de resultados alinhada com os compromissos assumidos no âmbito do Diálogo em Alto Nível das Nações Unidas sobre Energia, também tem a missão de prever a forma como a prestação de contas será feita.

O hidrogênio se tornou prioridade na estratégia de energia e de clima de diversos países, inclusive do Brasil. Principalmente, por oferecer uma alternativa para setores de difíceis abatimento de emissões de carbono e por se constituir também em um vetor de energia, possibilitando o armazenamento de energia e favorecendo o acoplamento do setor de energia aos setores de indústria e transporte. Mesmo nos transportes leves, o hidrogênio pode ter papel importante, trazendo mais uma possibilidade tecnológica para a eletrificação de veículos, diretamente, por meio de células a combustível ou, indiretamente, por meio de combustíveis sintéticos – e-fuels.

A aceleração do desenvolvimento do mercado de hidrogênio trará uma série de oportunidades de negócios (para petróleo e gás, renováveis, biocombustíveis, nuclear e outras indústrias), já que existem diferentes rotas tecnológicas e insumos para a produção de hidrogênio (Hydrogen Council, 2020). Atualmente, cerca de 70% da produção de hidrogênio é baseada na reforma do metano a vapor usando gás natural como insumo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2021

MATOPIBA: AVANÇA IMPLANTAÇÃO DE CORREDOR PARA ESCOAMENTO DA SAFRA NA BR-235/PI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2021



A BR-235/PI alcançou 72 quilômetros de pista pavimentada. A marca foi atingida com a conclusão de mais 20 quilômetros de trecho renovado, com implantação de plataforma de 12 metros e pavimentação asfáltica em Tratamento Superficial Duplo (TSD), bem mais durável.

A rodovia é fundamental para o escoamento da produção de grãos e fibras do Matopiba. O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), investiu em torno de R\$ 33 milhões nas melhorias, entregues na sexta-feira (6), no segmento que liga a divisa da BA/PI (Km 0) com a cidade de Caracol/PI (Km 20)..

“Com essa entrega, chegamos a 72 km de pavimentação concluída, mas os trabalhos prosseguem até o KM 150,70 da BR-235/PI. É uma obra estratégica, com potencial de atrair novos investimentos e gerar empregos. O Matopiba é uma fortíssima fronteira agrícola no nosso país”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Segundo o ministro, a melhora na trafegabilidade da rodovia garante a ligação desses estados e torna ainda mais eficiente a integração do Nordeste com o Norte e o Centro-Oeste brasileiros. Isso porque a BR-235/PI nasce no entroncamento com a BR-101, em Sergipe, e termina no da BR-080/163, no Pará.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2021

PETROBRAS REDUZ CUSTOS EM OPERAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO POR MEIO DE NOVA FERRAMENTA TECNOLÓGICA

Da Redação OFFSHORE 09 Agosto 2021



Desenvolvida internamente, ‘TUG’ permite compartilhamento de informações relevantes para a programação de alívio das plataformas

A Petrobras reduziu em 14,3 milhões de reais os gastos com as operações de transferência de óleo em suas plataformas no primeiro trimestre deste ano, em comparação ao mesmo período de 2020. A economia foi possível com a contribuição da ferramenta TUG (Integração de Informações de Offloading), dentro do processo da Sala de Integração de programação, onde é possível

integrar as informações relevantes que compõem a operação para que o alívio (operação que transfere o óleo acumulado na plataforma de produção para o navio aliviador) não ocorra em um tempo acima do planejado.

A redução de custos permite agregar valor ao processo e maximizar recursos. Criada e desenvolvida pela Petrobras, a ferramenta TUG é resultado do Programa Startups Internas, que ajuda a viabilizar as inovações tecnológicas pensadas por equipes formadas por empregados de toda a companhia.

A ferramenta TUG fornece uma visão integrada em tempo real e uma programação mais assertiva de toda a operação. Permite ao programador da logística maior agilidade e segurança nas decisões que precisam ser tomadas para o sucesso da operação de alívio. O sistema possibilita visualizar variáveis que podem determinar o momento mais adequado para o alívio do óleo nas plataformas e disponibiliza funcionalidades de previsão meteoceanográficas, algoritmo que calcula a probabilidade de necessidade de uso de rebocador. A TUG também informa quando a plataforma atinge a capacidade máxima de armazenamento de óleo, evitando que a produção, por se aproximar do seu limite de armazenamento, seja restringida, reduzindo assim o risco de perdas. Informações relacionadas à produção, programação dos navios aliviadores e embarcações auxiliares são outras atribuições acessadas por meio do sistema.

Apresentada no Programa Startups Internas, a ferramenta começou a ser utilizada de forma mais consistente a partir de novembro de 2020 e, no início deste ano, passou a ser acionada diariamente na sala de integração de offloading (alívio). Atualmente, é utilizada em praticamente todas as operações realizadas pela Petrobras por meio de navio aliviador. Com a ferramenta TUG, a Petrobras busca obter menor custo e maior eficiência nessas atividades. Dessa forma, é possível agregar valor ao processo e maximizar o uso dos recursos da companhia, promovendo mais retorno para a empresa e para a sociedade, o que cria um ciclo virtuoso de geração de valor.

Programa Startups Internas

O Programa Startups Internas busca incentivar a cultura de inovação na companhia, acelerando a criação de soluções digitais, ao mesmo tempo em que soluciona desafios complexos do negócio. O programa valoriza iniciativas intraempreendedoras propostas pelo corpo de empregados da Petrobras, trazendo para dentro da companhia o conceito de startup, que fomenta a inovação e as novas formas de trabalho.

Na primeira etapa, o programa, lançado em 2020, já possibilitou a criação de 22 startups internas, que estão atualmente em fase de aceleração. “Esse é mais um exemplo da eficiência do programa de startups internas, construindo um caminho para a geração de novas ideias, por meio de seus próprios colaboradores. Os times das startups internas apresentam soluções criativas e inovadoras para os desafios enfrentados pela companhia, focando sempre na geração de valor. Costumo reforçar que aqui na Petrobras ‘santo de casa faz sim milagres’”, afirma o Diretor de Transformação Digital e Inovação, Nicolás Simone.

Fonte: Ascom Petrobras

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/08/2021

MADEIRA VOLTA A SER EMBARCADA DIRETO NO PORÃO DE NAVIO NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2021*



Operadores do Porto de Paranaguá voltaram a embarcar madeira fora de contêineres neste semestre. A modalidade de embarque, chamada de break bulk, na qual a carga é colocada direto no porão do navio, está sendo retomada depois de, pelo menos, oito anos.

O embarque mais recente foi realizado pela TCP no dia 22 de julho. No berço 215, a empresa operadora portuária carregou quase 1,38 mil toneladas de madeira direto no porão do navio "Hosanger". O produto foi enviado para os Estados Unidos.

“A falta de contêineres no mundo faz o mercado buscar outras soluções”, afirma o diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, sobre a motivação para essa retomada.

Segundo os registros da Diretoria de Operações da Portos do Paraná, o último embarque do produto para exportação em navios de carga geral foi registrado em 2013.

Os operadores de madeira break bulk, à época, no Porto de Paranaguá eram a extinta Estinave (que operava para o também já extinto PFT Paranaguá Terminais de Produtos Florestais Ltda) e a Marcon, além da TCP.

“Antes era comum esse embarque no nosso cais comercial, principalmente no berço 202”, afirma Teixeira. Porém, com o passar dos anos, já nos primeiros anos de 2010, segundo o diretor de operações, os volumes de madeira embarcados em break bulk foram gradativamente reduzidos.

“Na época, a oferta de contêineres no mercado facilitou a migração nesse transporte. Os contêineres voltavam vazios, o que barateava o frete”, explica o diretor de operações da Portos do Paraná. Hoje, porém, a realidade é outra.

A operação foi registrada pela TCP nas redes sociais. Como divulgou a empresa, as exportações de madeira em navios break bulk tornaram-se uma opção, visto a necessidade de contornar a crise global de falta de contêineres.

Segundo a operadora portuária, a madeira é embarcada em blocos direto no porão do navio. “Contamos com um denso planejamento e know-how do time de especialistas da TCP Log”, afirma a empresa.

A operação envolveu mais de 50 colaboradores e foi realizada em 20 horas, desde a chegada do navio na barra de Paranaguá até a sua saída do terminal.

Como demonstram os dados divulgados pelo Ministério da Economia (Comex Stat), as exportações de madeira estão aquecidas. Neste ano, de janeiro a julho, o Brasil exportou 4,67 milhões de toneladas de madeira. Foram US\$ 2,4 bilhões gerados pelo comércio do produto.

O Porto de Paranaguá é o terceiro do país na exportação do produto. Neste ano, nos primeiros setes meses, foram 531.743 toneladas exportadas. Toda essa madeira embarcada gerou receita de US\$ 391.674.000.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/08/2021

PROJETO PROMOVE VANTAGENS DE DESENVOLVIMENTO DE HUB DE GÁS NO RJ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06 Agosto 2021

Defensores acreditam que engajamento e busca por incentivos podem desbancar concorrência de São Paulo por passagem de gasoduto marítimo e atrair investimentos para Baixada Fluminense e entorno, aproveitando estrutura do Porto de Itaguaí, além de acessos terrestres e parque industrial existentes.

Engenheiros, especialistas e agentes do setor de petróleo e gás discutiram com parlamentares do estado do Rio de Janeiro, nesta sexta-feira (6), um projeto conceitual para o desenvolvimento de um hub de gás natural na Baixada Fluminense. O escopo para desenvolver plantas industriais e fomentar o estado tem como base um gasoduto marítimo na chamada rota 4-B, partindo do campo de Bacalhau, na divisa entre o Rio e São Paulo. O traçado prevê entrar no continente por Itaguaí, com projeções de 20 milhões de metros cúbicos diários. Os defensores do projeto destacam a estrutura do Porto de Itaguaí, além de acessos terrestres.

O engenheiro Wagner Victer considera que é o projeto com maior potencial econômico para o estado do Rio nesta década. Ele destacou que, caso seja implementada, a iniciativa pode alavancar o desenvolvimento de toda a Baixada Fluminense, permitindo a construção de uma série de empreendimentos, desde uma unidade de processamento de gás natural (UPGN) e petroquímicas até plantas de fertilizantes e termelétricas, além da melhoria das siderúrgicas já instaladas. Entre as oportunidades que podem ser desenvolvidas, está uma UPGN em Itaguaí, com expectativa de 10.000 barris/dia de gasolina e 20.000 botijões/dia de GLP.

Victer, que é diretor-geral da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj), chamou a atenção para a necessidade de haver articulação e engajamento para viabilizar a rota 4-B, que concorre com outros projetos, como a rota-4A, que escoaria o gás para São Paulo. Ele enfatizou que a distância entre as duas rotas tem diferença inferior a 10 quilômetros, o que reforça a necessidade de se entender as vantagens da Baixada Fluminense e criar ou atualizar incentivos fiscais existentes para empresas no entorno, ampliando a competitividade, principalmente ante o estado de São Paulo.

"Não há projeto mais importante para o estado do Rio nesta década. Se ficar aguardando, São Paulo vai levar. Se não se movimentar de maneira competente, vamos perder esse projeto", afirmou Victer, durante o encontro, organizado pelo Fórum permanente da Alerj de Desenvolvimento Estratégico do Estado do Rio. Ele compara que os investimentos (capex) da implantação das rotas 4-A e 4-B são da ordem de R\$ 4,5 bilhões, conforme dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Entre os pontos que favorecem a rota 4-B, segundo seus incentivadores, estão a localização na região frontal às reservas do pré-sal na Bacia de Santos e a mão-de-obra abundante e os centros de capacitação. "Nossa área de desenvolvimento é próxima de onde chega o duto de escoamento marítimo", destacou Victer. Ele também citou a proximidade do Porto de Itaguaí, os acessos rodoviários e ferroviários, bem como a proximidade com siderúrgicas da região (Gerdau e Ternium) e terminais de exportação de minérios. Segundo o engenheiro, existe um potencial de consumo de gás muito grande para melhoria de processos.

A consultora e ex-diretora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Magda Chambriard, considerou que muito do gás retorna às jazidas por falta de projetos estruturantes. Ele destacou que a ideia desse hub para a Baixada pode promover desenvolvimento industrial e alocar a oferta de mão-de-obra, além de levar gás às indústrias siderúrgicas e petroquímicas, as que mais consomem o insumo no Brasil.

"O projeto tem todas as condicionantes presentes para dar certo: energia abundante, porto disponível, acesso a esse porto e espaço em retroárea para colocarmos as indústrias necessárias para, em sinergia, promover desenvolvimento industrial do estado", disse Magda durante a sessão. Ela torce que a Petrobras se una a esse projeto para levar a rota 4 para o Rio de Janeiro e, futuramente, providenciar a emenda da rota 2 na direção ao Porto do Açu, no Norte Fluminense. "Temos um momento grandioso de petróleo no Brasil e o estado do Rio não pode ficar para trás", acrescentou.

A diretora-executiva de gás natural do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Sylvie D'Apote, concordou que o mercado brasileiro de gás precisa de projetos desse tipo para maior aproveitamento das reservas de gás do pré-sal, que ainda possuem descobertas em desenvolvimento ou em avaliação. Ela frisou que identificar a demanda adequada tem sido o maior desafio dos produtores brasileiros e mundiais, já que a produção de gás precisa de demanda, considerado o elo mais importante da cadeia. Ela explicou que a geração térmica tem sido a principal âncora de projetos de gás, porém representa um problema de difícil equacionamento porque as reservas são de gás associado e precisam de demanda industrial firme. "Projetos como esse hub, que buscam desenvolver demanda industrial de gás, são importantes para a indústria de petróleo e gás que está a montante", analisou.



Sylvie disse ainda que as duas rotas de escoamento são equivalentes e que está claro que a decisão será feita pelos investidores dos campos nas rotas após considerar vantagens competitivas de cada um dos estados. Segundo a diretora do IBP, existem muitos aspectos que determinam a competitividade de projetos industriais em diferentes de gás e a competitividade de gás para o consumidor final localizado em diferentes estados. Ela explicou que o preço final para o consumidor é composto de várias partes, algumas sem relação com preço do gás doméstico e importados, e que a decisão cabe aos estados, por meio da regulação estadual da distribuição e impostos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006