

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 143/2021
Data: 09/09/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
IMPORTADOR TEM 30 DIAS PARA DEVOLUÇÃO DE 68 CONTÊINERES CARREGADOS COM LIXO	4
NAVIO QUE REGISTROU DOIS CASOS DE COVID-19 NO PORTO DE SANTOS ENCERRA PERÍODO DE QUARENTENA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
PRÊMIO ANTAQ 2021 IRÁ RECONHECER DESEMPENHO AMBIENTAL E ATENDIMENTO ÀS CONFORMIDADES REGULATÓRIAS DE REGULADOS.....	5
AVISO DE TOMADA DE SUBSÍDIO Nº 01/2021-ANTAQ	7
PORTAL PORTO GENTE	7
SETORES DE ENGENHARIA ELÉTRICA E MARKETING OFERTAM MIL VAGAS, DIZ CONSULTORIA	7
SOFT SKILLS SÃO A NOVA TENDÊNCIA DO MERCADO DE TRABALHO	8
O MODELO ITAJAÍ PARA OS PORTOS DO BRASIL.....	9
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	10
ELDORADO BRASIL – TECNOLOGIA E VALORIZAÇÃO DAS PESSOAS PARA PRODUIR COM EXCELÊNCIA	10
CARGILL CONTRIBUI COM US\$ 1,5 MILHÃO PARA ALÍVIO DA COVID NA ÍNDIA	11
PORTOS DE ABU DHABI E CMA CGM GROUP ASSINAM CONTRATO DE CONCESSÃO DE 35 ANOS HISTÓRICO	11
PORTO ITAPOÁ RECEBERÁ NOVO SERVIÇO DIRETO DE EXPORTAÇÃO PARA O EXTREMO ORIENTE	14
PORTO DO PECÉM SUPERA A MARCA DE 2 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NUM ÚNICO MÊS E BATE NOVO RECORDE	14
DECRETO DO GOVERNO FEDERAL TRANSFORMA DENATRAN EM SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	21
BRASIL NÃO RENOVA ACORDOS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO COM ARGENTINA E URUGUAI	21
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	22
MÍNFRALANÇA PROGRAMA FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO PARA APRIMORAR GESTÃO DOS PORTOS PÚBLICOS	22
ISTOÉ - DINHEIRO	23
CÂMARA APROVA NOVAS REGRAS PARA DISTRIBUIÇÃO DE “SOBRAS” ELEITORAIS	23
NINGUÉM É OBRIGADO A CUMPRIR DECISÃO INCONSTITUCIONAL, DIZ LIRA.....	23
MONEYTIMES	24
CÂMARA SABERÁ RECONHECER SE SENADO APRIMORAR TEXTO DA REFORMA DO IR, DIZ LIRA	24
TSE CRIA COMISSÃO PARA AMPLIAR TRANSPARÊNCIA ELEITORAL E INCLUI FORÇAS ARMADAS	25
VALE PREVÊ PARA 2023 ‘BRIQUETE’ QUE REDUZ EMISSÕES NA PRODUÇÃO DE AÇO.....	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
UNIVERSALIZAÇÃO É SINAL DE DEMANDA PARA ESTIMULAR MERCADO DE GÁS NATURAL, POR MARCELO MENDONÇA	27
MINISTRO PEDE FIM DOS PROTESTOS DOS CAMINHONEIROS, E RODOVIAS SÃO LIBERADAS NESTA MANHÃ.....	29
TCU QUER PREVISIBILIDADE AMBIENTAL NOS LEILÕES DA ANP	32
ATRASO EM ENTREGA DE COMBUSTÍVEL É PONTUAL, SEM RISCO DE DESABASTECIMENTO, DIZ ANP.....	33
JORNAL O GLOBO – RJ	34
ANTT APROVA PEDIDO DE RELICITAÇÃO DE TRECHO BR-101 ENTRE O RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO	34
BANCO CENTRAL ATUALIZA REGRAS E VAI PERMITIR TRANSFERÊNCIA INTERNACIONAIS DE ATÉ US\$ 10 MIL.....	35
SECA E GEADA IMPEDEM SAFRA RECORDE EM 2021. PRODUÇÃO AGRÍCOLA DEVE RECUAR PELA PRIMEIRA VEZ DESDE 2018	36
VEÍCULO AUTÔNOMO SOBRE TRILHOS LEVARÁ PASSAGEIROS AO AEROPORTO DE GUARULHOS, EM SP, A PARTIR DE 2024....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
ACORDO COMERCIAL ENTRE EUA E MERCOSUL SÓ SERIA VANTAJOSO PARA BRASIL SE INCLUÍSSE O FIM DE BARREIRAS	39
GOVERNO LIBERA CONTRATAÇÃO DE USINAS TÉRMICAS E ENERGIA DE FORMA SIMPLIFICADA	40
MERCADOS INTERNACIONAIS FECHAM EM QUEDA, DE OLHO NA RETOMADA DA ECONOMIA DOS EUA	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
SURTOS DE COVID EM PAÍSES DA ÁSIA E GARGALOS AJUDAM EXPORTAÇÕES CHINESAS.....	43
MINA DE POTÁSSIO DE US\$ 5 BILHÕES ATRAI INTERESSE NA TERRA DO MALBEC	44
GREVE DOS CAMINHONEIROS TRAZ GRANDE PREOCUPAÇÃO AO SETOR DE CIMENTO, DIZ SNIC	45
MINÉRIO DE FERRO CAI 1,5% EM QINGDAO E TEM MENOR PREÇO DESDE O FIM DE NOVEMBRO	46



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	47
CRISE NO MAR: ENTENDA A ESCASSEZ DE CONTÊINERES QUE AFETA PRODUTORES DO MUNDO TODO	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS	50
SCPAR LANÇA EDITAL PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS DO PORTO DE IMBITUBA	50
TRANSPETRO PREVÊ REDUZIR IDADE MÉDIA DA FROTA PARA 7,1 ANOS.....	51
PORTO ITAPOÁ RECEBERÁ NOVO SERVIÇO DIRETO DE EXPORTAÇÃO PARA O EXTREMO ORIENTE	53
PORTO DE IMBITUBA TEM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE AGOSTO	53
SCPAR LANÇA EDITAL PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS DO PORTO DE IMBITUBA	54
MÍNFRALANÇA PROGRAMA FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO	54
PORTOS DO PARANÁ MOVIMENTARAM 39,2 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ AGOSTO.....	55
EBNS MANIFESTARAM NECESSIDADE DE MAIS PRAZO PARA FINANCIAMENTO DE DOCAGENS	56
FORNECEDORES DEFENDEM PARTICIPAÇÃO MAIOR DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS EM CONTEÚDO LOCAL	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

IMPORTADOR TEM 30 DIAS PARA DEVOLUÇÃO DE 68 CONTÊINERES CARREGADOS COM LIXO

Os contêineres desembarcaram no Porto de Santos e foram flagrados pela Receita Federal
Por: Fernanda Balbino



Além de uma multa de R\$ 40 milhões, o órgão irá exigir a devolução das caixas metálicas em até 30 dias Foto: Divulgação

O responsável pela importação de 68 contêineres carregados com lixo deverá providenciar a devolução da carga em 30 dias. O prazo será iniciado a partir de uma notificação do Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama),

que deverá ser expedida até sexta-feira (10). Além disso, nesta quinta (9), o órgão também vai acionar o Ministério Público Federal (MPF).

Os contêineres desembarcaram no Porto de Santos e foram flagrados pela Receita Federal. O órgão encaminhou a suspeita ao Ibama, que confirmou a irregularidade.

A carga foi declarada como papelão, mas no interior dos contêineres havia muito mais do que isto. Máscaras usadas, rolos de papel higiênico, panos de vários tipos, fraldas geriátricas, bulas e embalagens de remédios foram encontradas nas caixas metálicas, assim como larvas, besouros e moscas.

Além da multa administrativa de R\$ 40 milhões, o importador é obrigado a devolver a carga aos países de origem. Caso isso não seja feito no prazo estabelecido pelo Ibama, o responsável pelo carregamento deverá arcar com uma multa diária de cerca de R\$ 1 mil até a remessa dos contêineres.

Mesmo após os flagrantes, o importador ainda terá o prazo de 20 dias para sua defesa junto ao Ibama. Segundo a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Instituto na região, hoje também será encaminhada uma comunicação de crime ao MPF.

“Todos os autos que incidem em um certo artigo têm que ter essa informação. Mandamos todo o processo e ele analisa se vai entrar com os procedimentos legais e toma as medidas cabíveis”, explicou a chefe do Ibama.

Com isso, é possível que o MPF abra um inquérito para apurar o caso. Mas tudo depende do entendimento do órgão, que deve avaliar o caso nos próximos dias.

Pente-fino

Mesmo com as autuações, o Ibama promete um pente-fino para apurar se a prática de importação de resíduos seletivos domésticos é recorrente. Trata-se da Operação Ramenta que, em latim, significa aparas. A ideia é, em parceria com a Receita Federal, impedir importações de qualquer mercadoria que possa ser considerada lixo de outros países, como é o caso do carregamento encontrado no Porto de Santos. As ações serão realizadas simultaneamente em vários complexos portuários.

“Na hora de bater carga parecida ou o nome do importador, já vem a desconfiança e vamos abrir. Em todos os portos, estão em alerta. Se chegar algo nessas características, vamos em cima para apurar”, explicou Ana Angélica.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 09/09/2021

NAVIO QUE REGISTROU DOIS CASOS DE COVID-19 NO PORTO DE SANTOS ENCERRA PERÍODO DE QUARENTENA

Embarcação estava retida desde 26 de agosto e deverá ser liberada pela Anvisa para seguir viagem

Por: *ATribuna.com.br*



Navio Sea Breeze estava em quarentena desde 26 de agosto no Porto de Santos Foto: Reprodução/Marinetráfico

O navio Sea Breeze, em quarentena desde o último dia 26 de agosto, poderá deixar o Porto de Santos. Porém, tudo depende da finalização da avaliação clínica dos tripulantes a bordo, já que o prazo de retenção do cargueiro terminou

nesta quinta-feira (9). A informação é da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

O cargueiro, de bandeira liberiana, chegou ao cais santista carregado com fertilizantes, em 9 de agosto. Ele chegou a atracar no último dia 25, mas após determinação da Anvisa, voltou para a Barra de Santos. O motivo foi a detecção de dois casos suspeitos de covid-19, que posteriormente se concretizaram.

Há ainda outro cargueiro em quarentena no Porto. O Heraklitos registrou quatro casos confirmados de covid-19 e um óbito causado pela doença.

Todos os 21 tripulantes foram testados após a morte do marítimo. O corpo foi desembarcado no cais santista, no início deste mês.

A embarcação, que veio ao Porto de Santos para a descarga de 19,8 mil toneladas de trigo, estava atracada no cais do armazém 14, quando foi comunicada a morte do tripulante. Imediatamente, os trabalhadores portuários avulsos foram impedidos de entrar na embarcação.

Segundo a Anvisa, neste caso, não foram registrados novos casos da doença desde o último dia 2. Com isso, a quarentena deve se estender, pelo menos, até a próxima quinta-feira (16).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 09/09/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

PRÊMIO ANTAQ 2021 IRÁ RECONHECER DESEMPENHO AMBIENTAL E ATENDIMENTO ÀS CONFORMIDADES REGULATÓRIAS DE REGULADOS

Na categoria Desempenho Ambiental, serão premiadas as Autoridades Portuárias dos Portos Organizados e os Terminais de Uso Privado-TUP avaliados no Índice de Desempenho Ambiental

– IDA. Já na categoria Conformidade Regulatória, serão premiadas as empresas que, no quinquênio 2016-2020, apresentaram as melhores conformidades regulatórias em sete modalidades das navegações marítima e interior e dos portos (públicos e privados)



O Prêmio ANTAQ 2021 tem por finalidade reconhecer as iniciativas que se destaquem por sua contribuição na melhoria da prestação de serviços de transporte aquaviários à sociedade, fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica e disseminar as boas práticas na operação e gestão no setor. Entre as categorias premiadas deste ano, estão a de “Desempenho Ambiental” e “Conformidade Regulatória”. A solenidade de premiação ocorrerá no dia 14 de outubro de 2021.

Na categoria Desempenho Ambiental, 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.

Já 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.

Outras categorias

Além das categorias Desempenho Ambiental e Conformidade Regulatória, o Prêmio ANTAQ 2021 contempla ainda as categorias Iniciativas Inovadoras e Artigos Técnico-Científicos. As inscrições para essas duas categorias se encerram em 15 de setembro próximo.

Na categoria Iniciativas Inovadoras, serão premiadas as empresas de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas geradoras de melhorias operacionais, ambientais ou de gestão. Poderão concorrer nesta categoria, trabalhos individuais ou em grupo e 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.

Regulamento e inscrições

Clique no link abaixo para acessar a íntegra do regulamento das quatro categorias em disputa e as fichas de inscrição nas categorias “Iniciativas Inovadoras” e “Artigos Técnico-Científicos”:

www.gov.br/antag/pt-br/noticias/agencia-lanca-premio-antag-2021/REGULAMENTOPrmioANTAG2021_.pdf/view

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 09/09/2021

AVISO DE TOMADA DE SUBSÍDIO Nº 01/2021-ANTAQ

A ANTAQ reabriu, pelo período de 9 a 18 de setembro, o prazo para recebimento de contribuições para os itens 3.1 - Regulamentar as inovações trazidas pela Lei 14.047/2020 e 3.10 - Contrato de passagem: assimetrias entre agentes, de que trata o Aviso de Tomada de Subsídio nº 01/2021-ANTAQ.

Clique no link para contribuir

<http://web.antaq.gov.br/portalv3/AgendaRegulatoria/Default.aspx>

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: 09/09/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

SETORES DE ENGENHARIA ELÉTRICA E MARKETING OFERTAM MIL VAGAS, DIZ CONSULTORIA

Assessoria de Comunicação

Área de Engenharia Elétrica reuniu 536 vagas e Marketing ofereceu 472 vagas, conforme indicador da Kroton, o maior grupo de Educação do Brasil

O setor de Engenharia Elétrica abriu mais de 500 vagas para estudantes e recém-formados entre janeiro e julho deste ano na região Sudeste. Já o setor de Marketing ofertou 472 vagas. Os dados são extraídos do Indicador Conecta de Empregabilidade (ICE) da Kroton, a partir da plataforma Canal Conecta, o maior portal de vagas de uma instituição de ensino privada do País. Apenas no primeiro semestre de 2021, o Canal Conecta já publicou mais de 100 mil vagas e possui mais de 34 mil empresas parceiras.



Empregos

"É natural que as empresas busquem no ambiente acadêmico os jovens talentos que querem ter em seus quadros, ao mesmo tempo em que a conexão das instituições de ensino com o mercado possibilita um entendimento maior das demandas e habilidades requeridas nas diferentes profissões e áreas de atuação. O conhecimento detalhado destas duas frentes permite um entendimento cada vez mais amplo para uma educação profissional alinhada às necessidades

do mercado de trabalho, respeitando-se as vocações de cada região do Brasil", diz Pamela Sanches, coordenadora do Canal Conecta da Kroton.

Brasil - No quadro nacional, os setores de Marketing, Agronomia, Engenharia Elétrica/Eletrônica, Tecnologia e Telecomunicações abriram mais de 3,6 mil vagas para estudantes e recém-formados no período. Foram 1.269 vagas para o grupo Marketing; 667 para Agronomia; 654 para Engenharia Elétrica/Eletrônica e 539 para Tecnologia. A maior parte das vagas de Marketing concentrou-se na região Sul (607 vagas do total), seguida da região Sudeste (472). Já no setor de TI, foram 243 vagas no Sudeste e 206 no Sul. Na área de Telecomunicações, o Sul reuniu a maior parte das vagas (365), enquanto o Sudeste teve oferta de 121 oportunidades.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/09/2021

SOFT SKILLS SÃO A NOVA TENDÊNCIA DO MERCADO DE TRABALHO

Assessoria de Comunicação

Transportadoras apostam em habilidades comportamentais dos colaboradores para impulsionar os processos logísticos

Diante de tantas revoluções tecnológicas e comportamentais, o mercado de trabalho também precisou se adaptar a determinadas transformações. Principalmente em decorrência à pandemia de covid-19 e à necessidade de adotar o trabalho remoto, as habilidades interpessoais, conhecidas também como soft skills, tais como trabalho em equipe, comunicação e colaboração, ganharam ainda mais destaque.



Soft skills pg

Uma pesquisa realizada pelo ManpowerGroup com 26 mil empregadores de 43 países apontou que um terço está investindo no treinamento dessas habilidades de seus colaboradores. No Brasil, foram ouvidas 450 empresas, das quais 43% estão apostando em ações para aprimorar as soft skills da equipe.

Apesar de o mercado apontar que é preciso ter um olhar mais cuidadoso para as habilidades comportamentais, não é uma tarefa fácil para as organizações. Isso porque são mais difíceis de serem identificadas e desenvolvidas, quando comparadas às hard skills, ou habilidades técnicas. O estudo identificou que 31% das companhias brasileiras consideram difícil treinar as competências procuradas e que 64% avaliam mais trabalhoso ensinar as soft skills necessárias para o desempenho pleno dos processos, como pensamento analítico.

Apesar dos obstáculos, o mercado vem exigindo esses diferenciais, de modo que os líderes têm identificado os benefícios que o desenvolvimento de tais habilidades podem agregar à corporação. Eduardo Ghelere, especialista em gestão de negócios e diretor executivo da Ghelere Transportes, que atua há 40 anos no mercado, afirma que as empresas precisam primeiro olhar para dentro de si mesmas.

"Estamos muito acostumados com processos mecânicos e que podem ser facilmente treinados, mas para um bom desempenho profissional é preciso treinar o olhar. Antes de olhar para fora e de procurar aprimorar questões internas, precisamos olhar para dentro de nossas empresas e entender sua cultura e seus valores e também as aspirações profissionais de nossos colaboradores", aponta.

De acordo com um levantamento produzido pelo PageGroup em setembro de 2020, o Brasil é o país que mais investe na educação profissional, representando 62,4% das companhias. Segundo os dados, 47,5% dos líderes de grandes empresas da América Latina valorizam a capacidade dos funcionários de trabalhar em equipe, 33,8% dão prioridade à inteligência emocional e 28,8% à comunicação assertiva.

"Ao investir em um bom treinamento de soft skills, as empresas estão investindo em si mesmas", reflete Ghelere. Com isso, a produtividade no ambiente de trabalho é elevada, reduzindo riscos e promovendo um atendimento ao cliente mais eficaz, afirma também o diretor.

Com a pandemia, o trabalho remoto ou híbrido, em alguns casos, reforçou a importância de se perceber algumas características nos profissionais. "O excesso de reuniões e a necessidade de uma velocidade maior nas respostas dos clientes e colaboradores, junto à pressão do ambiente

de trabalho, requerem alguns diferenciais comportamentais", aponta Ghelere. "O desenvolvimento da flexibilidade, da colaboração e da comunicação eficaz reduz o estresse no trabalho e afeta diretamente o resultado do colaborador em casa e na empresa", acrescenta.

"A logística e o transporte rodoviário de cargas (TRC) estão diretamente ligados, e para oferecermos um transporte eficiente, os processos devem estar completamente alinhados. Para isso, a comunicação, liderança e proatividade são fundamentais entre o time", conclui o empresário.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/09/2021

O MODELO ITAJAÍ PARA OS PORTOS DO BRASIL

Editorial Portogente

O porto de hoje não é o porto de amanhã. Induzido por motores de sustentabilidade, tecnológicos, geopolíticos e demográficos, ele muda celeremente.

Ao examinarmos a qualidade do programa governamental de desestatização dos portos, convém fazer considerações sobre a negociação da renovação, por mais 25 anos, da delegação que municipalizou o Porto de Itajaí (SC) até 2022. Conflitando com este propósito, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Diogo Piloni, propõe uma autoridade portuária privada, sem convencer a comunidade local.



Porto de Itajaí 2021

A contraposição imediata ocorreu liderada pela convicção e verve do professor e senador Esperidião Amin: "O monopólio estatal é terrível; é incompetente e tende à corrupção. Mas, o monopólio quando está na mão da iniciativa privada, sem competição, é pior do que o monopólio estatal." Assim, expressou o sentimento de todas as comunidades dos portos do programa de desestatização, que está ameaçado de fracassar.

Os argumentos do senador catarinense são os mesmos das demais comunidades portuárias desse programa que, a partir do caso de Itajaí, pode finalmente evoluir. Adotando a delegação municipal como padrão de autoridade portuária dos portos brasileiros. Baseado em uma experiência inédita e exitosa durante 25 anos, com foco no seu aprimoramento como meta permanente. Principalmente, para não perder o futuro que bate à porta.

Por conta do tempo irrecuperável com propostas de pouca consistência, o principal porto do programa, o de Santos, não será mais reformado neste governo. Entretanto, há tempo e faz-se necessário consolidar o modelo Santos2050, como visão ampliada do de Itajaí. O único caminho para o programa de desestatização evitar conflitos e lograr um êxito que fará história. Como didática e sumariamente explica o professor Esperidião Amin.

A justificativa do Ministério da Infraestrutura, para a reforma, é a incapacidade do governo para fazer os investimentos necessários. Portanto, é preciso desenvolver projetos de desenvolvimento que sejam confiáveis para atrair investimentos intensivos. É o que propõe Santos2050, para dobrar a atual movimentação do Porto de Santos nos próximos 30 anos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/09/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ELDORADO BRASIL – TECNOLOGIA E VALORIZAÇÃO DAS PESSOAS PARA PRODUZIR COM EXCELÊNCIA

Informação: Eldorado Brasil (9 de setembro de 2021)



Foto: Eldorado Brasil

Desde que demos a partida na operação da planta de celulose da Eldorado Brasil, em novembro de 2012, até hoje, já foram produzidas mais de 14 milhões de toneladas. Um feito de destaque em um mercado de consumo global, afinal para uma planta de capacidade instalada de 1,5 milhão de toneladas por ano, produzir 14 milhões em oito anos e meio significa uma produção adicional de 1,250 milhão de toneladas, quase um ano todo de produção extra.

O alto nível da nossa performance tem como base um modelo de gestão simplificado, com investimento contínuo em inovação e em novas tecnologias que aumentam a eficiência, uma gestão de ativos eficaz e uma política de incentivos criados para melhorar o desempenho dos nossos colaboradores em todas as fases da operação.

O time da Eldorado Brasil é altamente capacitado, composto por experientes profissionais com muitos anos de mercado e novos talentos desenvolvidos pela empresa, em treinamentos constantes e imersão aos valores organizacionais, como a “Atitude de Dono”.

É fundamental valorizar a experiência de quem está na ponta. Com a motivação em alta, esses colaboradores enxergam aprimoramentos nos nossos processos de trabalho – mudanças que às vezes podem parecer pequenas, mas têm o potencial de acarretar grandes resultados.

Toda sugestão é bem vinda e incentivada em programas internos como o Inovar. Criado em 2016, ele já recebeu mais de 1.600 sugestões de colaboradores, das quais mais de 100 foram incorporadas à operação ou estão em fase de implantação. Ideias que são transformadas em projetos, reconhecidos e premiados. Esse incentivo motiva as pessoas e possibilita um clima de evolução constante. Em 2021 mais de 160 ideias já foram cadastradas no sistema e serão avaliadas por um corpo técnico e de gestão da companhia.

A adoção de conceitos da indústria 4.0 e da inteligência artificial no controle da planta industrial também colaboraram para que os resultados fossem tão expressivos. Com sistemas autônomos mais eficientes, seja na caldeira de recuperação ou no digestor, a indústria conseguiu diminuir custos de produção ao mesmo tempo em que elevava sua capacidade produtiva.

No ritmo que a companhia tem imposto ao longo dos anos, com produção crescente, acredito que chegaremos ao final de 2022 com um volume adicional de 1,5 milhão de toneladas de celulose, o equivalente a um ano inteiro de sua capacidade original. Na prática, isso significa que a Eldorado Brasil completará 10 anos de operação, com a produção realizada que só atingiria com 11 anos. Tudo como resultado de uma gestão focada em pessoas, inovação, tecnologia e disponibilidade da planta. Na Eldorado Brasil, nossa meta é sermos melhor que nós mesmos, todos os dias.

Carlos Monteiro – Diretor Técnico Industrial e de Suprimentos da Eldorado Brasil

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

Data: 09/09/2021

CARGILL CONTRIBUI COM US\$ 1,5 MILHÃO PARA ALÍVIO DA COVID NA ÍNDIA

Informação: The Business Line (9 de setembro de 2021)

O trabalho de socorro e reabilitação inclui a instalação de unidades médicas de oxigênio, doação de ambulâncias de suporte avançado de vida, suprimentos e equipamentos médicos

Com a segunda onda de Covid-19 sobrecarregando o sistema de saúde, a Cargill comprometeu US \$ 1,5 milhão em esforços de socorro e recuperação por meio de parcerias regionais para uma comunidade mais ampla e atendimento aos funcionários.

Para apoiar a infraestrutura de saúde do país, a Cargill, em parceria com a United Way of India, Magic Bus India Foundation e Technoserve, está colaborando com a administração local para atender às necessidades da Covid nas cidades de nível 1 e 2. O trabalho de socorro e reabilitação inclui a instalação de unidades médicas de oxigênio, doação de ambulâncias de suporte avançado de vida, suprimentos médicos e equipamentos, incluindo concentradores de oxigênio emparelhados com a distribuição de alimentos e kits de higiene para comunidades e funcionários em 22 cidades da Índia.

Nos últimos dois meses, a Cargill, em colaboração com a administração local e outras partes interessadas, identificou a necessidade de unidades de oxigênio médico em vários locais e se comprometeu a instalar pelo menos 3 unidades de oxigênio médico no país.

Fase de implantação inicial

Na fase inicial de implantação, as unidades de oxigênio médico estão sendo comissionadas em hospitais e centros de saúde comunitários de Kurkumbh (Maharashtra), Gurgaon (Delhi NCR) e Bangalore (Karnataka). Todos esses locais desempenham um papel significativo no fornecimento de intervenções médicas oportunas para as populações urbanas e rurais dentro e ao redor desses hospitais.

Além disso, a empresa tem trabalhado ativamente na distribuição de kits e equipamentos de suporte médico de emergência como ventiladores, fluxômetro, leitos de UTI, cilindros de oxigênio e concentradores de oxigênio para hospitais e centros de saúde comunitários em cidades em Andhra Pradesh, Gujarat, Maharashtra, Punjab e outros. A empresa também doou 3 ambulâncias de Suporte Avançado de Vida ao Departamento de Saúde e Bem-Estar da Família do Estado de Karnataka para fortalecer o sistema de saúde no distrito de Davangere de Karnataka.

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

Data: 09/09/2021

PORTOS DE ABU DHABI E CMA CGM GROUP ASSINAM CONTRATO DE CONCESSÃO DE 35 ANOS HISTÓRICO

Informação: CMA CGM (9 de setembro de 2021)



Foto: CMA-CGM

Os Portos de Abu Dhabi, o principal facilitador de logística, indústria e comércio da região, e o CMA CGM Group, com sede na França, líder mundial em transporte e logística, anunciaram hoje a assinatura de um

contrato de 35 anos contrato de concessão.



Pelos termos do acordo, um novo terminal será estabelecido no Porto de Khalifa, o primeiro porto de contêineres semiautomatizado na região do GCC, que será administrado por uma joint venture pertencente à subsidiária da CMA CGM Terminals (com uma participação de 70 por cento) e Portos de Abu Dhabi (participação de 30%). Os parceiros deverão comprometer aproximadamente AED 570 milhões (USD 154 milhões) para o projeto.

Um terminal de última geração para acompanhar o crescimento do Porto Khalifa

Com construção iniciada em 2021, o novo terminal está previsto para ser entregue em 2024 com, na fase 1, um cais inicial de 800 metros e uma capacidade anual estimada de 1,8 milhões de TEUs. Os Portos de Abu Dhabi serão responsáveis pelo desenvolvimento de uma ampla variedade de obras e infraestrutura marítima de apoio. Isso inclui um total de 1.200 metros de parede de cais, um quebra-mar de 3.800 metros, plataforma ferroviária totalmente construída e 700.000 m² de pátio do terminal.

O terminal proporcionará à CMA CGM um novo hub regional e permitirá ao Grupo desenvolver sua oferta de serviços entre Abu Dhabi e o Sul da Ásia, Ásia Ocidental, África Oriental, Europa e Mediterrâneo, bem como o Oriente Médio e o Subcontinente Indiano.

Com este grande investimento, o CMA CGM Group segue em frente com sua estratégia de expansão global como uma operadora de terminal líder. O Grupo opera atualmente 49 terminais portuários em 27 países por meio de suas subsidiárias CMA Terminals e Terminal Link.

Porto Khalifa, um hub para três das quatro principais companhias marítimas do mundo.

O CMA CGM Group é a terceira das quatro principais entidades de transporte do mundo a unir forças com o facilitador líder de comércio, logística e indústria de Abu Dhabi. O acordo confirma a posição do Porto Khalifa como um dos poucos portos importantes do mundo, fornecendo hubs para três das principais companhias marítimas do mundo, além de servir como uma parte instrumental do comércio marítimo global que conecta os mercados de leste a oeste.

CMA CGM, um parceiro comprometido com a economia dos Emirados Árabes Unidos

A localização geográfica central dos Emirados Árabes Unidos e de Abu Dhabi, no centro das rotas de comércio internacional, permite ao Grupo CMA CGM implementar planos de desenvolvimento estratégico, fortalecendo sua posição no Golfo e fornecendo os melhores serviços para atender às necessidades de seus clientes.

Presente nos Emirados Árabes Unidos há 15 anos, o Grupo CMA CGM emprega cerca de 450 pessoas em 10 escritórios para oferecer aos clientes as melhores soluções de serviços marítimos e logísticos. O Grupo conecta os Emirados Árabes Unidos ao mundo com 13 serviços semanais para 9 portas.

Rodolphe Saadé, Presidente e CEO do CMA CGM Group, disse: "O ambicioso projeto que estamos lançando hoje em Abu Dhabi é um marco importante na estratégia de desenvolvimento da CMA CGM na região.

Este terminal de última geração contribuirá para melhorar a posição do Porto Khalifa como um hub global líder e para impulsionar a economia da região, acelerando os fluxos de comércio dentro e fora de Abu Dhabi.

Também permitirá que nosso Grupo expanda sua rede de transporte e logística na região, onde vemos um grande potencial de crescimento. "

HE Falah Mohammed Al Ahbabi, Presidente dos Portos de Abu Dhabi, Portos de Abu Dhabi, disse: "Um dos principais fatores que contribuíram muito para o crescimento econômico de Abu Dhabi e dos Emirados Árabes Unidos foi nosso ambiente econômico estável, propício para o



investimento estrangeiro . Juntamente com a zona franca competitiva e iniciativas de engajamento de negócios que ajudam empresas estrangeiras a estabelecer uma presença no país com facilidade, os Emirados Árabes Unidos se tornaram um destino de investimento importante entre muitos dos principais participantes do mundo que buscam estender seu alcance no Oriente Médio.

“O acordo histórico de hoje com o CMA CGM Group é um excelente exemplo desses esforços contínuos e que irá acelerar significativamente o comércio e o desenvolvimento da indústria nos Emirados Árabes Unidos e além.”

“Além de impulsionar o aumento dos volumes de comércio por meio de nosso porto e elevar o desenvolvimento econômico dos Emirados Árabes Unidos, esperamos que a capacidade da instalação e ligações comerciais adicionais com outros destinos portuários de alto perfil levem a investimentos em negócios locais e em nossas zonas industriais, acelerando o desenvolvimento de setores-chave, incluindo manufatura e logística, e aumentar a demanda por mão de obra ”.

“Este acordo nos ajudará a realizar nossas ambições de longo prazo de nos tornarmos um dos 10 principais operadores portuários, industriais e logísticos, expandindo nossa capacidade e crescimento em toda a região e além. Ao todo, projetamos que nos próximos cinco anos a joint venture CMA Terminals impulsionará o desenvolvimento da Zona Industrial Khalifa de Abu Dhabi (KIZAD), ao mesmo tempo em que contribui significativamente para o PIB nacional. ”

O capitão Mohamed Juma Al Shamisi, CEO do Grupo, Portos de Abu Dhabi, disse: “A adição de um novo terminal de contêineres no Porto de Khalifa, que será administrado por uma joint venture formada em colaboração com a CMA Terminals, abre um novo capítulo nos esforços de nossa organização para se tornar um facilitador chave do comércio global e elevar a posição de Abu Dhabi como um centro regional e internacional para o comércio marítimo.

“Com a adição de outra empresa do grupo de transporte marítimo líder mundial, o Porto Khalifa tornará o porto de Khalifa um hub para três das quatro principais empresas de transporte do mundo. Esta adição cria oportunidades para abrir rotas comerciais para novos mercados na Europa, África, Ásia Ocidental e Sul da Ásia. Em casa, esperamos a presença do terminal de linha de navegação, que se conectará diretamente ao próximo terminal ferroviário do Porto de Khalifa e utilizará seus serviços, para acelerar os fluxos de comércio que entram e saem dos Emirados Árabes Unidos, ao mesmo tempo que encoraja os clientes do Grupo CMA CGM a considerarem o estabelecimento uma presença em Abu Dhabi. ”

Sobre os portos de Abu Dhabi:

Estabelecidos em 2006, os Portos de Abu Dhabi hoje servem como o principal facilitador de logística, indústria e comércio da região, bem como uma ponte que liga Abu Dhabi ao mundo. Parte da ADQ, uma das maiores holdings da região com um amplo portfólio de grandes empresas abrangendo setores-chave da economia diversificada de Abu Dhabi, a abordagem de negócios verticalmente integrada dos Portos de Abu Dhabi provou ser fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico do emirado na última década.

Operando vários clusters que abrangem Portos, Cidades Industriais e Zona Franca, Marítima, Logística e Digital, o portfólio de Portos de Abu Dhabi compreende 11 portos e terminais nos Emirados Árabes Unidos e na Guiné, e mais de 550 quilômetros quadrados de zonas industriais dentro da Zona Industrial de Khalifa em Abu Dhabi (KIZAD) e ZonesCorp, o maior grupo integrado de comércio, logística e negócios industriais do Oriente Médio.

Para obter mais informações, visite: adports.ae

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

Data: 09/09/2021

PORTO ITAPOÁ RECEBERÁ NOVO SERVIÇO DIRETO DE EXPORTAÇÃO PARA O EXTREMO ORIENTE

Informação: Guia Marítimo (9 de setembro de 2021)



Double Call ASAS da Maersk–Hamburg Süd é mais uma opção para escoar grandes volumes de cargas refrigeradas, celulose e papel para a Ásia com menor transit time

O Porto Itapoá passará a contar com uma nova opção para os clientes e para o mercado: o Double Call para o serviço de longo curso ASAS do armador Maersk–Hamburg Süd, com saída direta (sem transbordo) na exportação para os

principais portos da Ásia. O serviço já garante o melhor transit time na importação da linha Ásia entre os portos da região Sul do Brasil. Agora, com Itapoá sendo o único porto de Santa Catarina a operar este serviço direto na rotação para exportação, que estará disponível a partir de 17 setembro, o Terminal amplia o fluxo logístico para o extremo oriente.

A inclusão do Porto Itapoá do ASAS também na rota de exportação se deve, principalmente, pela performance do Terminal em suas operações e pelo atendimento ágil e dedicado do seu time de Sucesso do Cliente. O serviço diminui para 35 dias o transit time de exportação na escala até Hong Kong, o que é uma vantagem competitiva importante num momento em que está aumentando a demanda mundial por commodities brasileiras e as movimentações estão atingindo seu nível máximo. “É mais uma alternativa para escoar os grandes volumes de cargas refrigeradas de proteínas animais provenientes do forte agronegócio dos estados da região Sul, especialmente do Oeste catarinense, além de exportadores das cadeias de celulose e de madeira”, afirma o gerente Comercial do Porto Itapoá, Rodrigo Alves.

A partir de 17 de setembro, com a chegada do navio Maersk Laguna, o Porto Itapoá entra duas vezes na rotação de importação/exportação do ASAS com as seguintes escalas: Busan – Shanghai – Ningbo – Hong Kong – Singapore – Santos – Itapoá – Itajaí – Buenos Aires – Montevideo – Itapoá – Paranaguá – Santos – Singapore – Hong Kong.

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

Data: 09/09/2021

PORTO DO PECÉM SUPERA A MARCA DE 2 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NUM ÚNICO MÊS E BATE NOVO RECORDE

Informação: Governo do Estado do Ceará (9 de setembro de 2021)



Foto: Tatiana Fortes – Ascom Casa Civil

O mês de agosto de 2021 foi histórico para o Porto do Pecém, localizado no litoral oeste do estado do Ceará. No mês passado, o terminal atingiu a movimentação recorde de 2.161.715 toneladas (t), o que representa um crescimento de 33 % em relação a julho de 2021. É a primeira vez que o porto cearense supera a marca de 2 milhões de toneladas movimentadas num único mês, desde que foi inaugurado em março de 2002.

Até então, a maior movimentação mensal havia sido registrada em outubro de 2019, quando foram movimentadas 1.859.970 toneladas. O resultado obtido no oitavo mês desse ano comprova,

portanto, a expectativa de retomada do crescimento nas movimentações portuárias. Na comparação com agosto de 2020, somente os desembarques cresceram 80% (1.442.747 toneladas) e os embarques obtiveram 51% (718.969 toneladas) de crescimento.

“Esse é um resultado que foi construído por profissionais extremamente dedicados porque, mesmo em meio a uma pandemia, nosso time operacional não cruzou os braços um único dia. Talvez poucas pessoas saibam que o Porto do Pecém funciona 24h por dia, todos os dias da semana. E essa disponibilidade em servir, como sempre nos orienta o governador Camilo Santana, fez e faz a diferença na logística do Ceará e do Brasil. É uma marca histórica que nos motiva ainda mais”, afirma Danilo Serpa – Presidente do Complexo do Pecém.

Movimento Acumulado

Em 2021 (janeiro a agosto), a movimentação acumulada do Porto do Pecém é de 13.821.259 toneladas, o que representa um crescimento de 32% sobre o mesmo período de 2020, quando foram movimentadas 10.491.704 toneladas.

No mesmo período do ano passado, os desembarques totalizaram 6.922.597 toneladas. Nesse ano, atingiu se a marca de 9.473.984 toneladas, um crescimento de 37%. Já os embarques registraram 3.569.107 toneladas movimentadas em 2020 (janeiro a agosto). Nesse ano, chegou se a 4.347.275 toneladas, um crescimento de 22% em relação ao mesmo período do ano passado.

Movimento por Navegação

A navegação de cabotagem (entre o Pecém e outros portos do Brasil) totalizou 7.763.198 toneladas no acumulado de 2021, um crescimento de 36% em comparação ao mesmo período de 2020. Nos desembarques de cabotagem os principais produtos movimentados foram: minérios (2.918.622 t); combustíveis minerais (540.527 t); ferro fundido (394.530 t); e cereais (356.846 t). Já os principais embarques de cabotagem foram de combustíveis minerais (512.111 t); ferro fundido (435.790 t); sal (370.245 t); e produtos da indústria de moagem (124.876 t).

A navegação de longo curso (entre o Pecém e outros portos do mundo) totalizou 6.058.061 toneladas, um crescimento de 27 % no comparativo com 2020. Nos desembarques de longo curso os principais produtos movimentados foram combustíveis minerais (3.328.571 t); ferro fundido (461.855 t); minérios (185.371 t); e máquinas (24.255 t). Já os embarques de longo curso tiveram como destaques: ferro fundido (1.498.562 t); combustíveis minerais (121.096 t); minérios (109.500 t); e frutas (73.776 t).

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

Data: 09/09/2021

DECRETO DO GOVERNO FEDERAL TRANSFORMA DENATRAM EM SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO

Informação: Diário do Transporte (9 de setembro de 2021)



Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas – Medida que altera regimento do Ministério da Infraestrutura foi publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira, 08 de setembro – Foto: Divulgação / Diário do Transporte

ALEXANDRE PELEGI

O Governo Federal publicou nesta quarta-feira, 08 de setembro de 2021, o decreto que promove mudanças estruturais importantes no Ministério da Infraestrutura.



O destaque é a mudança do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), elevado à categoria de Secretaria Nacional de Trânsito.

O Denatran é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito, com autonomia administrativa e técnica, e jurisdição sobre todo o território brasileiro.

Além dessa mudança no sistema de trânsito, o decreto faz mudanças em cargos em comissão e funções de confiança, alterando o Decreto nº 9.660, de 1º de janeiro de 2019, que dispõe sobre a vinculação das entidades da administração pública federal indireta.

As assessorias de Assuntos Parlamentares e de Assuntos Institucionais são transformadas em assessorias especiais de Assuntos Parlamentares e de Assuntos Institucionais.

O governo federal afirmou na segunda-feira, em comunicado anterior à publicação, que as alterações promovidas pelo decreto não implicam aumento de despesa.

Com a criação da Secretaria Nacional de Trânsito (SNT), o Minfra fica com cinco secretarias, a saber: Secretaria Nacional de Aviação Civil; Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Secretaria Nacional de Transportes Terrestres; e Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias.

Passam a fazer parte da SNT o Departamento de Gestão da Política de Trânsito; Departamento de Segurança no Trânsito; e Departamento de Regulação e Fiscalização.

COMPETÊNCIAS DA SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO

Pelo decreto publicado nesta quarta-feira (08), a Secretaria Nacional de Trânsito passa a ser o órgão máximo executivo de trânsito da União, cabendo-lhe exercer as competências estabelecidas no art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

Este artigo do CTB define todas as incumbências do órgão máximo de trânsito, como cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; supervisionar e coordenar o controle e a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública; estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos; expedir a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal; organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação – RENACH; organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM; dentre outras competências.

Cada Departamento da Secretaria Nacional de Trânsito terá as seguintes atribuições:

Departamento de Gestão da Política de Trânsito:

I – administrar, propor e atualizar as funcionalidades dos sistemas informatizados de responsabilidade da Secretaria;

II – fornecer aos órgãos e às entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT informações sobre registros de veículos e de condutores, de modo a manter o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do referido Sistema;

III – analisar os pedidos de autorização de órgãos e entidades públicos, privados ou sem fins lucrativos, de acesso aos sistemas e subsistemas informatizados da Secretaria;



IV – acompanhar os processos de cadastramento de veículos por parte das montadoras e fabricantes, diretamente no Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam, e dos importadores independentes, por meio da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia;

V – controlar a liberação das séries numéricas dos Certificados de Registro e Licenciamento de Veículos e da Carteira Nacional de Habilitação;

VI – apoiar os demais Departamentos na formulação e na identificação de requisitos técnicos para os sistemas e subsistemas a serem desenvolvidos para a Secretaria;

VII – organizar e coordenar reuniões periódicas com os coordenadores responsáveis pelos sistemas informatizados de responsabilidade da Secretaria, junto aos órgãos e às entidades integrantes do SNT, a fim de verificar necessidades de implementações e adequações dos sistemas à regulação;

VIII – estabelecer a comunicação entre os órgãos e as entidades integrantes do SNT, de modo a promover a troca de dados e informações eletrônicas;

IX – elaborar anuário estatístico de trânsito;

X – analisar e manifestar-se sobre as propostas de integração de sistemas externos aos sistemas administrados pela Secretaria;

XI – coordenar as câmaras temáticas do Contran relacionadas à sua área de atuação;

XII – propor acordos de cooperação técnica e parcerias com órgãos e entidades da administração pública, entidades privadas, organizações sem fins lucrativos e organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à administração dos sistemas da Secretaria, à estatística, à gestão e ao planejamento de trânsito;

XIII – representar a Secretaria nos assuntos relacionados aos sistemas, à estatística, à gestão e ao planejamento de trânsito em agendas nacionais e internacionais;

XIV – supervisionar a implementação de projetos e programas relacionados com sistemas, estatística, gestão e planejamento de trânsito, com vistas à uniformidade de procedimento;

XV – cumprir e fazer cumprir outras determinações estabelecidas pelo Secretário;

XVI – administrar:

a) o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – Funset,

b) a cota-parte do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT; e

c) os demais recursos destinados à Secretaria;

XVII – coordenar a administração da arrecadação de multas e dos repasses de que tratam o § 1º do art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e a legislação sobre arrecadação de multas de trânsito;

XVIII – acompanhar, fiscalizar, orientar e controlar a aplicação dos recursos repassados pela Secretaria a outros órgãos da administração pública estadual, municipal e distrital, a entidades privadas e sem fins lucrativos e a organismos internacionais, além de analisar as respectivas prestações de contas;



XIX – analisar os pedidos para fins de credenciamento e atuação de entidades interessadas em arrecadar multas de trânsito e demais débitos relacionados a veículos, de acordo com a legislação;

XX – acompanhar políticas, programas, planos e projetos priorizados pela Secretaria e realizar a avaliação física e financeira desses instrumentos;

XXI – coordenar a elaboração dos planos estratégicos e acompanhar a execução dos programas e projetos da Secretaria;

XXII – coordenar e supervisionar os procedimentos para elaboração e acompanhamento de contratos de receitas e despesas, convênios, acordos e instrumentos congêneres e auxiliar na elaboração de editais;

XXIII – elaborar a proposta orçamentária, os seus ajustes e as solicitações de créditos adicionais e desenvolver atividades de acompanhamento e execução orçamentária e financeira no âmbito da Secretaria;

XXIV – coordenar o processo da elaboração, do monitoramento, da avaliação e da revisão do plano plurianual, da consolidação das informações que irão compor o relatório de gestão, da elaboração da mensagem presidencial e da prestação de contas da Presidência da República, no âmbito da Secretaria;

XXV – manter registro e controle das entidades, produtos e dispositivos autorizados, credenciados e homologados pela Secretaria;

XXVI – manter e atualizar o cadastro de todos os órgãos e entidades integrados ao SNT;

XXVII – coordenar e auxiliar, no âmbito da Secretaria, na interlocução dos assuntos relacionados à transparência, à ética, à ouvidoria e à correição entre as unidades responsáveis do Ministério e os órgãos de controle interno e externo; e

XXVIII – coordenar, supervisionar e executar, no que couber, as atividades de comunicação administrativa, serviços gerais, administração de pessoal, documentação, protocolo, patrimônio e materiais da Secretaria.

Departamento de Segurança no Trânsito:

I- auxiliar o Secretário no planejamento e na coordenação das ações de segurança, educação e saúde para o trânsito e na fiscalização do cumprimento das normas de trânsito pelos órgãos ou pelas entidades de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, relacionados a sua área de atuação;

II – analisar e propor a elaboração das normas de padronização das soluções de segurança veicular para fabricação, montagem, distribuição e baixa de veículos, consoante a sua destinação;

III – propor normas de padronização das soluções de engenharia de tráfego e de sinalização de trânsito em articulação com os órgãos de engenharia viária, no âmbito da União e dos demais órgãos e entidades do SNT;

IV – analisar, propor alterações e atualizar os manuais e as normas de projetos de implementação da sinalização e dos dispositivos ou equipamentos de controle de trânsito aprovados pelo Contran;

V – elaborar e propor o estabelecimento de procedimentos para a homologação de veículos e para a concessão do código específico de marca-modelo-versão dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;



- VI – subsidiar o processo de emissão de certificados, homologações e credenciamentos relacionados à sua área de atuação;
- VII – emitir pareceres técnicos sobre segurança veicular, engenharia de tráfego e sinalização de trânsito;
- VIII – subsidiar os processos de licenciamento de instituições técnicas de inspeção veicular e de engenharia;
- IX – supervisionar a implementação de projetos e programas relacionados a segurança veicular, engenharia de tráfego, sinalização, educação e saúde para o trânsito;
- X – coordenar as câmaras temáticas do Contran relacionadas à sua área de atuação;
- XI – propor acordos técnicos e parcerias com órgãos e entidades da administração pública, entidades privadas, organizações sem fins lucrativos e organismos internacionais com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes a segurança veicular, engenharia de tráfego, sinalização, educação e saúde para o trânsito;
- XII – representar a Secretaria nos assuntos relacionados a segurança veicular, engenharia de tráfego, sinalização, educação e saúde para o trânsito em âmbito nacional e, em articulação com o Ministério das Relações Exteriores, internacional;
- XIII – articular-se com os órgãos de defesa dos consumidores para a análise das denúncias de defeitos em veículos que ofereçam risco à saúde ou à segurança das pessoas e para o acompanhamento das campanhas de chamamento;
- XIV – planejar, desenvolver e divulgar aos entes do SNT as orientações sobre políticas, programas, planos e projetos de educação para o trânsito e assuntos de saúde relacionados à habilitação do condutor e avaliar e apresentar os resultados das atividades desenvolvidas;
- XV – subsidiar a Secretaria na interlocução junto ao Ministério da Educação para a implementação de programas continuados de educação para o trânsito nos estabelecimentos de ensino básico e superior do País;
- XVI – subsidiar a Secretaria na interlocução junto ao Ministério da Saúde para a implementação de programas voltados à saúde no trânsito;
- XVII – apoiar o desenvolvimento de programas de pós-graduação em educação e saúde para o trânsito junto às instituições de ensino superior do País e promover a divulgação dos resultados de suas pesquisas científicas;
- XVIII – fomentar a realização de eventos de educação para o trânsito e promover, anualmente, o Encontro Nacional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito e do Prêmio de Segurança Viária;
- XIX – subsidiar o Secretário e os demais Departamentos da Secretaria com informações técnicas relativas aos processos de credenciamento de entidades e de homologação de produtos ou serviços nas áreas de saúde e educação para o trânsito; e
- XX – prestar informações e esclarecimentos à sociedade acerca de matérias de competência da Secretaria e difundir as ações de segurança e educação para o trânsito, principalmente:
- a) planejar e coordenar, em articulação com a Assessoria Especial de Comunicação, a gestão das ações de divulgação institucional e de utilidade pública da Secretaria;



b) elaborar e atualizar, em articulação com a Assessoria Especial de Comunicação e os demais Departamentos, a gestão da comunicação institucional e de utilidade pública; e

c) coordenar, em articulação com a Assessoria Especial de Comunicação e os demais Departamentos, as respostas às demandas de imprensa relativas aos assuntos de competência da Secretaria.

Departamento de Regulação e Fiscalização:

I – subsidiar de informações técnicas a instrução da defesa da União em processos judiciais relacionados às normas de trânsito e outros processos de interesse da Secretaria;

II – manifestar-se tecnicamente sobre proposições legislativas em matéria de trânsito submetidas à Secretaria;

III – acompanhar e orientar a integração dos órgãos e das entidades de trânsito do SNT;

IV – analisar e emitir pareceres técnicos pertinentes à municipalização e à articulação entre os órgãos do SNT;

V – auxiliar o Secretário no planejamento e na coordenação das ações de fiscalização no cumprimento das normas pelos órgãos ou pelas entidades de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

VI – prestar esclarecimentos aos demais Departamentos acerca da interpretação da legislação de trânsito em articulação com a Consultoria Jurídica;

VII – supervisionar a implementação de projetos e programas relacionados com o policiamento e a fiscalização do trânsito, com vistas à uniformidade de procedimento;

VIII – analisar, consolidar e encaminhar para manifestação dos demais Departamentos as alterações na legislação de trânsito;

IX – analisar previamente os processos de elaboração e revisão de normas da Secretaria;

X – submeter à análise do Secretário, quando necessário, os processos referentes a:

a) questões normativas a serem aprovadas pelo Contran;

b) pareceres técnicos sobre as proposições legislativas de interesse do SNT;

c) estudos e propostas de solução relativas aos casos omissos na legislação de trânsito;

d) propostas de estudos e pesquisas sobre normas complementares à legislação de trânsito e seus resultados; e

e) orientações aos demais órgãos e entidades integrantes do SNT quanto à aplicação da legislação de trânsito;

XI – instruir os processos relacionados ao Contran;

XII – manifestar-se tecnicamente e acompanhar os processos submetidos à Consultoria Jurídica do Ministério sobre matérias relativas ao Contran e à Secretaria;

XIII – coordenar as câmaras temáticas do Contran relacionadas à sua área de atuação;

XIV – auxiliar no planejamento e na coordenação das reuniões preparatórias do Contran;

XV – representar a Secretaria nos assuntos relacionados à normatização e fiscalização de trânsito em âmbito nacional e, em articulação com o Ministério das Relações Exteriores, internacional;

XVI – supervisionar a organização, a atualização e a publicidade dos atos normativos do Contran e da Secretaria; e

XVII – assessorar e subsidiar tecnicamente as autoridades do Ministério integrantes ou convidadas a participar das reuniões do Contran.

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

Data: 09/09/2021



Ministério da Economia

GOV.BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

BRASIL NÃO RENOVA ACORDOS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO COM ARGENTINA E URUGUAI

Medida incentiva a concorrência e a competitividade na prestação de serviços do setor, além de contribuir para o processo de acesso do Brasil à OCDE

Foi publicado nesta quarta-feira (8/9) o Decreto nº 10.786, de 6 de setembro de 2021, que formaliza a decisão do Brasil de não renovar o Convênio sobre Transporte Marítimo entre Brasil e Uruguai, e entre o Brasil e a Argentina. A decisão, além de incentivar a concorrência e a competitividade na prestação de serviços do setor, acelera o processo de acesso do Brasil à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) – prioridade do governo federal.

Os acordos marítimos estabeleciam que as mercadorias oriundas dos portos das partes contratantes, e a eles destinadas, deviam ser obrigatoriamente transportadas em navios de bandeira nacional desses países no comércio bilateral. Tais acordos – avaliados pela Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), por meio da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (Seae), e pela Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) – criavam barreiras geográficas para que as empresas fornecessem serviços de transporte marítimo entre os países. Por esse motivo, limitavam a capacidade de concorrência das empresas ao estabelecer quotas de mercado e diminuir o incentivo para as empresas competirem ao criar regimes de autorregulamentação com vistas, por exemplo, à fixação de tarifas.

A partir da não renovação dos convênios, qualquer empresa de navegação interessada poderá operar nessas rotas internacionais, independentemente de sua bandeira. Como consequência, os efeitos esperados são os de redução no valor dos fretes, incentivo para o crescimento da corrente de comércio e aumento da competitividade das empresas brasileiras.

A decisão está em consonância com a orientação geral de maior integração comercial da economia brasileira e, em particular, com as ações do governo brasileiro para ampliação da frota, redução de custos e aumento da concorrência no transporte marítimo de cabotagem, como forma de diversificar a matriz de transporte de cargas do país.

A Seae/Sepec/ME contribuiu para essa decisão por meio da elaboração de notas técnicas sobre o tema, nas quais constatou os impactos concorrenciais negativos advindos da manutenção desses acordos. O tema foi objeto de deliberação na 2ª Reunião Ordinária do Conselho de Estratégia Comercial da Câmara de Comércio Exterior (Camex), realizada em 09 de dezembro de 2020, por meio de atuação coordenada da Sepec e Secint, em articulação com os demais órgãos de governo com competência sobre a matéria.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 09/09/2021

 Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MINFRA LANÇA PROGRAMA FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO PARA APRIMORAR GESTÃO DOS PORTOS PÚBLICOS

Iniciativa da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários tem foco na desburocratização de procedimentos, capacitação dos gestores e investimento em tecnologia, a fim de promover eficiência logística

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) deu mais um passo importante na promoção da eficiência logística dos portos públicos federais. Trata-se do programa Futuro do Setor Portuário, que reúne uma série de iniciativas para aprimorar a gestão, assegurar a qualidade do serviço prestado e modernizar os terminais portuários brasileiros. A previsão é que o programa intensifique a adoção de medidas de desburocratização dos procedimentos e de capacitação dos gestores, além de investimentos em tecnologia.

O Futuro do Setor Portuário é coordenado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e foi lançado pelo secretário-executivo do MInfra, Marcelo Sampaio, durante o anúncio dos vencedores do Prêmio Portos + Brasil, que reconhece as melhores iniciativas do setor. Conforme Sampaio, o programa faz parte da agenda de transformação digital do MInfra e do Governo Federal.

“Algumas iniciativas já estão em andamento e outras serão implementadas. Em linhas gerais, são iniciativas para aumentar a competitividade do setor portuário, com a lógica de compartilhamento de responsabilidades e autonomia de gestão”, ressaltou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

PRIORIDADES – Entre os objetivos do programa estão o aperfeiçoamento dos processos normativos e marcos regulatórios federais, além da melhoria da comunicação e do alinhamento do processo de governança, frente aos desafios e à realidade de gestão administrativa dos portos públicos. “Estamos agregando ações para que, desta forma, elas possam gerar um valor ainda maior para o setor. Como o próprio nome do programa diz, estamos agindo no presente para garantir um futuro de sucesso para o setor portuário”, ressaltou Piloni.

“Os portos brasileiros são peças chave no desenvolvimento do nosso país, no crescimento da economia e na geração de empregos. Todas essas iniciativas contribuem para o Brasil ser exemplo de eficiência logística e reduzir o famoso custo Brasil”, acrescentou o diretor do departamento de Gestão e Modernização Portuária da SNPTA, Otto Luiz Burlier.

AÇÕES – As iniciativas do programa estão organizadas em eixos. O primeiro é a Melhoria da Regulação, que tem como foco a revisão e a implementação de atos normativos, promovendo segurança jurídica, agilidade e flexibilidade dos investimentos privados nos portos organizados. O segundo eixo é a Modernização da Gestão, especialmente nas companhias docas e portos delegados. A ideia é melhorar a governança, reforçando a autonomia gerencial e a descentralização de competências com a implementação de metas estratégicas, a fim de obter melhores resultados das empresas.

O eixo Capacitação estimula o aperfeiçoamento contínuo dos dirigentes e dos trabalhadores do setor. Já no eixo Inovação estão sendo implantados projetos de inteligência logística, fortalecendo a transformação digital nos portos. Espera-se alcançar mais eficiência para as operações portuárias, com impacto positivo para o setor de logística e mais competitividade para o país.

Para o andamento do projeto, são realizadas reuniões periódicas de alinhamento entre as companhias docas e os portos delegados. Os encontros têm a finalidade de acompanhar o andamento das ações, ajustar rumos e potencializar seus resultados.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 09/09/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CÂMARA APROVA NOVAS REGRAS PARA DISTRIBUIÇÃO DE “SOBRAS” ELEITORAIS

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira (9), por 399 votos a 34, o projeto de lei que modifica as regras de distribuição das chamadas “sobras eleitorais” em eleições proporcionais. Oriundo do Senado, o texto retorna para análise dos senadores já que foi modificado pelos deputados.

As regras terão validade nas eleições para vereadores e deputados e dispõem sobre as vagas não preenchidas após a aplicação do quociente eleitoral que define a distribuição das cadeiras. Esse quociente é um cálculo com a divisão do total de votos válidos pelo número de cadeiras.

Atualmente, todos os partidos podem disputar as sobras eleitorais. Com a nova regra, poderão concorrer à distribuição das sobras de vagas apenas os candidatos que tiverem obtido votos mínimos equivalentes a 20% do quociente eleitoral e os partidos que obtiverem um mínimo de 80% desse quociente.

O texto prevê ainda que, se nenhum partido alcançar o quociente citado, serão considerados eleitos os mais votados na ordem de votação.

O projeto também modifica a quantidade de candidatos que cada partido pode registrar para tais cargos proporcionais. Pela regra atual, cada partido pode registrar até 150% do número de vagas a preencher. Esse número passa para 100% das vagas mais 1. Ou seja, se houver 70 vagas para deputado federal, caso de São Paulo, um partido pode lançar 71 candidatos.

A proposta veda a possibilidade de o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) tratar de assuntos referentes à organização dos partidos, restringindo a competência da Corte à matérias especificamente autorizadas em lei.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/09/2021

NINGUÉM É OBRIGADO A CUMPRIR DECISÃO INCONSTITUCIONAL, DIZ LIRA

(Reportagem de Maria Carolina Marcello Edição de Maria Pia Palermo)

BRASÍLIA (Reuters) -O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta quinta-feira que a assessoria jurídica da Casa está analisando as falas do presidente Jair Bolsonaro nos atos do 7 de Setembro e que, em princípio, ninguém é obrigado a cumprir decisão judicial que seja inconstitucional.

Questionado sobre discurso do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luiz Fux, no qual alertou que descumprimento de decisão judicial configura crime de responsabilidade, Lira, a quem cabe admitir ou rejeitar os mais de cem pedidos de impeachment contra Bolsonaro já protocolados na Casa, afirmou que “isso é uma análise que o Supremo teve da fala, existem outras análises”.

“Nós vamos esperar para ver os acontecimentos, mas a princípio, a assessoria jurídica está observando a fala na íntegra, já temos alguns posicionamentos que falam que decisões

inconstitucionais não seriam cumpridas. Ninguém é obrigado a cumprir decisão inconstitucional”, disse o presidente da Câmara.

“Decisão correta da Justiça é lógico que todos nós temos a obrigação de cumprir”, acrescentou, lembrando que há o espaço para recurso e contestações.

Mais tarde, em uma publicação no Twitter, Lira explicou que sua declaração teria sido interpretada fora de contexto.

“Quero esclarecer uma fala que fiz mais cedo e que está sendo descontextualizada. Não afirmei que o STF toma decisões inconstitucionais. Jamais o faria. Decisão judicial se cumpre. Pode ser questionada depois, na esfera judicial. Mas deve ser cumprida”, publicou.

Nas manifestações ocorridas na terça-feira, Bolsonaro desferiu ataques a ministros STF, ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE), além de anunciar que não irá mais cumprir decisões judiciais do ministro da Suprema Corte Alexandre de Moraes.

“Não vamos mais admitir que pessoas como Alexandre de Moraes continuem a açoiar a nossa democracia e desrespeitar a nossa Constituição... ou esse ministro do Supremo se enquadra ou ele pede para sair”, afirmou o presidente a apoiadores em São Paulo na terça-feira, acrescentando que poderia não cumprir ordens judiciais determinadas por ele.

“Dizer a vocês que qualquer decisão do senhor Alexandre de Moraes, esse presidente não mais cumprirá.”

Lira negou ainda que tenha ocorrido reunião de seu partido, do qual também é integrante o ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, para a discussão de um possível impeachment do presidente.

“Não houve, na nossa bancada, não. Não sei nem que reunião foi essa. O Partido Progressistas não teve reunião para tratar desse assunto não, pelo menos não que eu saiba” disse.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 09/09/2021

MONEY TIMES

MONEYTIMES

CÂMARA SABERÁ RECONHECER SE SENADO APRIMORAR TEXTO DA REFORMA DO IR, DIZ LIRA

Por Reuters



Arthur-lira - O presidente da Câmara afirmou ainda, em entrevista na chegada à Casa, que não se pode simplesmente refutar o teto dos gastos públicos para o pagamento dos precatórios (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta quinta-feira que a Câmara dos Deputados saberá reconhecer se o Senado tiver que “aprimorar” a proposta de reforma do Imposto de Renda.

O presidente da Câmara afirmou ainda, em entrevista na chegada à Casa, que não se pode simplesmente refutar o teto dos gastos públicos para o pagamento dos precatórios e permitir essa regra para o novo programa que vai substituir o Bolsa Família.

Fonte: MoneyTimes

Data: 09/09/2021

TSE CRIA COMISSÃO PARA AMPLIAR TRANSPARÊNCIA ELEITORAL E INCLUI FORÇAS ARMADAS

Por Reuters



Eleições - A comissão, que terá 12 membros no total, ainda contará com outros seis especialistas em tecnologia da informação e da sociedade civil (Imagem: REUTERS/Rodolfo Buhner)

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) criou uma comissão para ampliar a transparência e a segurança de todas as etapas do processo eleitoral, dois dias após

o presidente Jair Bolsonaro ter voltado a insistir, em manifestação na Avenida Paulista, na adoção do voto impresso para urnas eletrônicas.

A comissão vai contar com a participação de representantes das Forças Armadas –o comandante de Defesa Cibernética, general Heber Garcia Portella–, do Congresso, do Tribunal de Contas da União, da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), da Polícia Federal e do Ministério Público Eleitoral.

A comissão, que terá 12 membros no total, ainda contará com outros seis especialistas em tecnologia da informação e da sociedade civil.

Na sessão do tribunal em que anunciou a iniciativa, o presidente do TSE, Luís Roberto Barroso, disse que no dia 4 de outubro haverá uma exposição didática e detalhada do atual sistema de votação com a presença dos partidos e dos ministros da corte. O sistema de votação atual é por urnas eletrônicas.

“Aqui não se faz nada às escondidas. É tudo transparente e aberto pelo bem da democracia brasileira”, destacou.

Barroso tem sido um dos alvos preferenciais dos ataques de Bolsonaro à cúpula do Judiciário. Mesmo após a proposta de impressão do voto nas urnas eletrônicas ter sido derrotada pelo plenário da Câmara, o presidente segue defendendo a adoção da medida com declarações, sem apresentar provas, de que o atual modelo é passível de fraudes, além de ameaçar que poderia não aceitar o resultado resultados.

Pouco antes, em um duro discurso, o presidente do TSE disse que Bolsonaro descumpra a palavra dada ao manter o que chamou de “campanha insidiosa” contra o sistema eletrônico de votação após a derrota da proposta do voto impresso no Congresso.

Fonte: MoneyTimes

Data: 09/09/2021

VALE PREVÊ PARA 2023 ‘BRIQUETE’ QUE REDUZ EMISSÕES NA PRODUÇÃO DE AÇO

Por Reuters



Indústria Aço - A capacidade inicial de produção é de aproximadamente 7 milhões de toneladas por ano, e o início das três plantas está previsto para 2023 (Imagem: Pixabay/zephylwer0)

A mineradora Vale (VALE3) apresentou nesta quinta-feira, durante reunião virtual com analistas de mercado, um novo produto que poderá reduzir em até 10% a emissão de gases do efeito estufa (GEE) na produção de aço de seus clientes siderúrgicos.

O “briquete verde” da Vale, que estará em produção em 2023, é formado por minério de ferro e uma solução tecnológica de aglomerantes, que inclui em sua composição areia proveniente do tratamento de rejeitos de mineração, e é capaz de resistir à temperatura elevada do alto-forno sem se desintegrar, disse a mineradora em nota.

O produto foi desenvolvido pela empresa ao longo de quase 20 anos.

A Vale disse que a produção do “briquete verde” será inicialmente realizada nas usinas 1 e 2 de pelotização, na Unidade Tubarão, em Vitória (ES), que serão convertidas para este fim; e no Complexo de Vargem Grande, em Minas Gerais, onde está sendo instalada uma nova planta.

A capacidade inicial de produção é de aproximadamente 7 milhões de toneladas por ano, e o início das três plantas está previsto para 2023.

Já o investimento soma 185 milhões de dólares. A estimativa é de que, no longo prazo, a companhia tenha capacidade para produzir acima de 50 milhões de toneladas por ano de “briquete verde”, o que levaria a um potencial de redução de emissão superior a 6 milhões de toneladas de carbono equivalente por ano (MtCo2e/ano) com uso da tecnologia.

A redução de GEE ocorre porque o produto permite ao siderurgista reduzir a dependência da sinterização, processo anterior à produção do aço no qual há a aglomeração do fino de minério de ferro (“sinter feed”).

Segundo a Vale, a sinterização demanda o uso intensivo de combustíveis fósseis para o alcance de uma temperatura de processo em torno de 1.300 graus Celsius.

Já o briquete da Vale é considerado um aglomerado a frio, no qual não ocorre queima, mas uma cura a uma temperatura entre 200 e 250 graus Celsius, demandando menos energia.

O produto reduz ainda a emissão de particulados e de gases como dióxido de enxofre (SOX) e o óxido de nitrogênio (NOX), além de dispensar o uso da água na sua produção.

O “briquete verde” está incluído na estratégia da Vale de reduzir em 15% as suas emissões de escopo 3, relativas à cadeia de valor, até 2035.

A meta de redução de escopo 3 faz parte da estratégia da Vale de zerar suas emissões líquidas de carbono diretas e indiretas (escopos 1 e 2) até 2050. Para isso, a empresa vai investir entre 4 bilhões e 6 bilhões de dólares para reduzir em 33% essas emissões até 2030

Fonte: MoneyTimes

Data: 09/09/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

UNIVERSALIZAÇÃO É SINAL DE DEMANDA PARA ESTIMULAR MERCADO DE GÁS NATURAL, POR MARCELO MENDONÇA

Por epbr - 9 de setembro de 2021 - Em Mercado de gás, Opinião

Prorrogação do contrato da Comgás é um passo gigantesco para a universalização

O Brasil vem desperdiçando uma fortuna com a reinjeção do gás natural do pré-sal. Não se trata de um exagero. A cada ano, é jogado fora um potencial de R\$ 8 bilhões.

Esse recurso, segundo o Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), corresponde à arrecadação a que estados e municípios teriam direito a receber caso o país não devolvesse para o subsolo 25% do total reinjetado atualmente – o equivalente a 15 milhões de metros cúbicos/dia.

A conta inclui participação especial, royalties e ICMS. Não é pouco dinheiro: R\$ 8 bilhões, só como parâmetro, equivale ao orçamento de 2021 de uma cidade como Salvador — a quarta maior do país.

Hoje, essa renda não vem chegando à sociedade brasileira. Uma das principais razões é a insuficiência de infraestrutura.

Mesmo considerando a reinjeção por motivos técnicos, seria perfeitamente viável produzir esse volume de gás se o gasoduto Rota 3 já estivesse em operação.

Do lado da oferta, a falta de novas rotas de escoamento é um dos entraves.

Do lado da demanda, temos várias possibilidades de impulsionar o mercado de gás: a implementação de usinas térmicas com maior inflexibilidade e um plano estruturado para a adoção do gás natural em transporte de carga e de passageiros, a exemplo do que acontece na Europa, na América do Norte e até mesmo em vizinhos sul-americanos como Peru, Chile e Colômbia.

“Nos últimos dez anos, o mercado de gás só cresceu graças às distribuidoras de gás natural canalizado”

Outro ponto importante, na geração de demanda, é valorizar o papel das distribuidoras: são elas que mantêm relação próxima com seus mercados e identificam oportunidades, conversam com os consumidores e propõem ofertas de valor para os clientes.

Isso vai muito além das aplicações mais usuais, mas se estende a soluções energéticas e automotivas — climatização, microgeração e uso do GNV em frotas.

Realizar esse trabalho está na natureza da atividade de distribuição de gás canalizado.

Como em toda indústria de rede, o suprimento do serviço depende da implantação prévia da rede de distribuição e posterior coordenação dos fluxos, visando o ajuste da oferta e da demanda, sem colocar em risco a confiabilidade do sistema.

Nos últimos dez anos, o mercado de gás só cresceu graças às distribuidoras de gás natural canalizado. Entre 2011 e 2020, elas duplicaram a rede de distribuição, adicionando mais de



19.000 quilômetros de tubulações, ao passo que a malha de transporte estacionou nos cerca de 9.500 quilômetros.

Isso só foi possível com investimentos, que vêm ocorrendo em diversas regiões do País, sem exceção.

No Sul, no ano de 2020, a Sulgás elevou em 19,7% o volume de investimentos no Rio Grande na comparação com 2019, destinando R\$ 41,5 milhões para expansão de rede canalizada, ligação de clientes, elaboração de projetos executivos e melhorias na área de TI e de Operações.

No Sudeste, os aportes anuais da Gasmig giram em torno de R\$ 80 milhões, com projetos em fase de licitação ou de estudos de viabilidades técnica e financeira, inclusive projetos como o gasoduto que ligará Betim a Divinópolis, previsto para 2022.

No Nordeste, a Bahiagás vem avançando com o Gás Sudoeste, com extensão prevista de 306 quilômetros, interligando os municípios de Itagibá e Brumado, passando por Jequié e Maracás. O empreendimento está estimado em cerca de R\$ 372 milhões, contabilizando as três etapas da obra.

Afora as obras, as distribuidoras vêm mostrando empenho em buscar novas opções de suprimento, mediante chamadas públicas para aquisição de gás, algumas delas feitas de forma conjunta e outras por conta própria.

Uma das iniciativas mais interessantes está no Ceará, com o crescimento da participação de gás natural renovável na matriz da Cegás, percentual que já chega a 17%.

No Paraná, a Compagas vem estudando com a Sanepar a possibilidade de aproveitamento do lodo excedente gerado no processo de tratamento de esgoto, visando a produção de biometano.

Em meio a esse conjunto de esforços, um dos passos mais animadores para fomentar o mercado de gás está na consulta pública aberta pela Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (Arseps), em que se discute a proposta de prorrogação da concessão da Comgás.

Pela sua própria expressão, o estado de São Paulo é referência em diversos setores da economia nacional — e na cadeia de gás natural não poderia ser distinto.

Prorrogação do contrato da Comgás é um passo gigantesco para a universalização

Em 2001, São Paulo foi protagonista na expansão do uso de gás natural no País e, também, pelo sucesso da operação do Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), iniciada em 1999.

À época, a Comgás distribuía 7 milhões de metros cúbicos de gás natural/dia, em média.

Hoje, movimentada, em média, 13 milhões de metros cúbicos/dia, com picos de até 16 milhões de metros cúbicos/dia, atendendo a mais de 2,1 milhões de usuários por intermédio de 19 mil quilômetros de rede que alcançam 92 cidades das regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, da Baixada Santista e do Vale do Paraíba.

O trabalho de captação de novos clientes, além de levar os benefícios do gás canalizado a milhares de residências, colaborou para reduzir os impactos do recuo da demanda industrial ao longo de 2020, devido às restrições da pandemia.

A expansão do serviço de distribuição na área de concessão da Comgás permitiu ainda a redução da margem de distribuição em 18,5%, promovendo modicidade tarifária para todos os usuários.

A assinatura do 7º termo aditivo com a Arseps, prorrogando o contrato, irá manter o ritmo de investimentos do concessionário, com previsão de R\$ 1 bilhão anuais e extensão da rede de distribuição para mais 41 municípios e outros 2,3 milhões de clientes, um passo gigantesco para a

universalização do serviço em todo o estado de São Paulo, uma vez que a antecipação da prorrogação do contrato de concessão estabelece a interconexão de redes de distribuição com as demais operadoras paulistas a partir de 2025.

A prorrogação, por fim, é um sinal positivo para impulsionar o mercado, especialmente em um cenário de redução da participação da Petrobras em diversos elos da cadeia produtiva da indústria do gás natural.

A manutenção de um operador experiente, com apetite de investimentos, traz uma contribuição relevante para o chamado Novo Mercado de Gás, que só se estabelecerá com mais demanda e mais oferta.

Marcelo Mendonça é diretor de Estratégia e Mercado da Abegás (Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/09/2021

MINISTRO PEDE FIM DOS PROTESTOS DOS CAMINHONEIROS, E RODOVIAS SÃO LIBERADAS NESTA MANHÃ

Por epbr - 9 de setembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, divulgou vídeo nas redes sociais pedindo que os caminhoneiros suspendam os protestos pelo país, que podem trazer “desabastecimento, impactando os mais pobres e prejudicando a população”. Garantiu que o áudio circulado na noite desta quarta (8/9) é do presidente Jair Bolsonaro (sem partido).

As paralisações saíram do papel depois dos discursos inflamados de Bolsonaro nas manifestações de 7 de setembro.

— “Esse áudio é real, é de hoje (quarta-feira de noite), e mostra a preocupação do presidente com a paralisação dos caminhoneiros. Essa paralisação ia agravar efeitos da economia, da inflação, que ia impactar os mais pobres, os mais vulneráveis. Nós já temos hoje um efeito nos preços dos produtos, em função da pandemia. A inflação hoje tem uma componente internacional. E uma paralisação vai trazer desabastecimento, vai acabar impactando os mais pobres”, comentou o ministro.

E o que pediu Bolsonaro?

— “Fala para os caminhoneiros aí, que são nossos aliados, mas esses bloqueios aí atrapalham a nossa economia. Isso provoca desabastecimento, inflação, prejudica todo mundo, em especial os mais pobres. Então dá um toque nos caras aí [para], se for possível liberar, tá ok? Para gente seguir a normalidade.

— Deixa com a gente em Brasília aqui e agora... Não é fácil negociar, conversar por aqui com outras autoridades – não é fácil –, mas a gente vai fazer a nossa parte, vamos buscar uma solução para isso, tá ok?”

Na manhã desta quinta (9/9), o Ministério da Infraestrutura divulgou Boletim informando que, com base em dados da Polícia Federal, às 8h eram registrados pontos de concentração em rodovias federais de 15 estados, com 10% de redução de ocorrência desde o último boletim da madrugada.

— São estes: Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, Espírito Santo, Mato Grosso, Goiás, Bahia, Minas Gerais, Tocantins, Rio de Janeiro, Rondônia, Maranhão, Roraima, Pernambuco e Pará.

O apelo do presidente pode ter surtido efeito com os caminhoneiros. Ainda de acordo com o Minfra, não há mais pontos de interdição de pistas na malha rodoviária federal, salvo protesto pela causa indígena na BR-174, em Roraima.

Corredores logísticos essenciais liberados pela PRF para o livre trânsito de caminhões abertos agora pela manhã:

- BR-040/Minas Gerais
- BR-116/Rio de Janeiro (Dutra/Barra Mansa)
- BR-040/Rio de Janeiro (Reduc)
- BR-101/Espírito Santo
- BR-376/Paraná
- BR-153/Goiás (Anápolis)

O foragido Marcos Antônio Pereira Gomes, que é caminhoneiro bolsonarista apelidado de Zé Trovão, publicou um vídeo nessa quarta chamando o fechamento de “todas as bases brasileiras” até o Congresso Nacional aprovar o impeachment de todos os ministros do STF.

— Ele defende publicamente um golpe militar “com Bolsonaro no poder”. Tem uma ordem de prisão aprovada por Alexandre de Moraes a pedido da PGR.

Do Valor/Folha, paralisações atingem 14 estados e já afetam a distribuição de combustíveis.

No Estadão, o presidente da frente dos caminhoneiros, deputado Nereu Crispim (PSL/RS), pediu ação urgente da PRF e o fim dos bloqueios.

Em O Globo, o dono de uma das empresas que mobilizou caminhões para os atos em Brasília é um dos diretores da Aprosoja, entidade alvo do inquérito no STF contra o financiamento dos atos. Trata-se de José Fava Neto, de Goiás.

Ida faz petróleo se recuperar. Os preços do petróleo se recuperaram nessa quarta (8/9) em um mercado mais preocupado com as consequências mais duradouras do que o previsto do furacão Ida sobre as instalações petrolíferas do que com a pandemia do coronavírus.

— O barril do Brent para entrega em novembro fechou em alta de 1,26%, a 72,60 dólares, enquanto o WTI para outubro subiu 1,38%, a 69,30 dólares. AFP

— Os estragos causados pelo Ida à infraestrutura offshore dos EUA foram os mais dispendiosos em 16 anos, de acordo com os últimos dados e registros históricos. Reuters

Gás Natural. Em uma investida contra a renovação antecipada do contrato de concessão da Comgás, proposta pelo governo de João Dória (PSDB), em São Paulo, a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade (Seae) do Ministério da Economia fez duras críticas à regulação do mercado de gás no estado.

- “Os impactos não se restringem aos elos da cadeia produtiva de petróleo e gás, como também se transmitem à economia como um todo, por se refletir na concorrência e competitividade do mercado de gás”, argumenta o governo federal.

Adicionalmente, quer o fim da concessão atual da Comgás e a promoção de um leilão para contratação do novo contrato de distribuição do maior mercado brasileiro de distribuição de gás natural.

- “Devido aos impactos ocasionados pelos investimentos apontados, esta Seae recomenda a realização de licitação, ao invés de prorrogação da vigência do contrato de concessão bem como exclusão de todo o conteúdo disposto na minuta do 7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº CSPE 01/99 que ampare o by-pass do transporte ao permitir a conexão direta dos dutos da rede de Serviço Local de Gás Canalizado a fontes de suprimento e desconsidere a prorrogação da vigência do contrato de concessão”, diz a nota técnica enviada nesta terça (31) à Arsesp.

Ao todo, a consulta pública recebeu dezenas de contribuições. O prazo foi encerrado em 31 de agosto. Veja a lista no site da Arsesp e a nota técnica da Economia.

- Essas informações foram antecipadas na semana passada aos leitores do político epbr, serviço exclusivo de cobertura do mercado de energia para empresas.

Em epbr, o diretor de Estratégia e Mercado da Abegás, Marcelo Mendonça, defende que a renovação do contrato de concessão da Comgás é um passo gigantesco para a universalização, que é sinal de demanda para estimular o mercado de gás natural.

Adrianno Lorenzon, gerente de Gás Natural na Abrace, alerta que os consumidores estão incomodados e preocupados com a perspectiva de obrigação de investimentos que serão realizados pela concessionária, mas com risco alocado ao mercado consumidor.

Reservatórios chegam a nível mínimo. Com o agravamento da crise hídrica, alguns reservatórios já estão chegando no nível mínimo para a geração elétrica. Os sistemas do Sudeste e Centro-Oeste têm a situação mais crítica, e operam hoje com o volume médio de 20% da capacidade.

— Furnas, um dos reservatórios mais importantes do país, está com a situação crítica, registrando apenas 16,38% de volume.

— Ainda no Subsistema Sudeste/Centro-Oeste, os reservatórios que registram os menores índices, entre 10% a 11%, são Marimondo, Ilha Solteira, Nova Ponte, Emborcação e Itumbiara.

— O Subsistema Sul registra o segundo menor índice, que atua com a capacidade de 25,88%.
CNN Brasil

Energia solar. A Voltalia iniciou a construção das usinas Solar Serra do Mel 1 (SSM 1) e Solar Serra do Mel 2 (SSM 2), que, juntas, somam 320 MW e estão instaladas entre os municípios de Areia Branca e Serra do Mel, no Rio Grande do Norte. Os projetos fazem parte do Cluster Serra Branca, o maior complexo eólico e solar no mundo, que possui capacidade total de 2,4 GW.

— A previsão é que o comissionamento ocorra durante o primeiro semestre de 2022.

— “As duas fontes de energia são complementares, uma vez que a produção eólica ocorre, predominantemente, durante a noite. Com isso, pretendemos aproveitar essa sinergia das fontes, além do compartilhamento da mesma estrutura de escoamento de energia, para desenvolver projetos mais competitivos e rentáveis para o mercado”, afirma Robert Klein, CEO da Voltalia no Brasil.

Incentivo investigado. O juiz Raimundo Rodrigues Santana, da 5ª Vara da Fazenda Pública e Tutelas Coletivas do Pará, intimou o governo do estado e a mineradora Norsk Hydro a provarem que estão sendo cumpridas contrapartidas pela qual a empresa teria recebido cerca de R\$7,5 bilhões em incentivos fiscais.

— A ação é da Associação dos Caboclos, Indígenas e Quilombolas da Amazônia (Cainquiama). Alega que a empresa teria recebido os incentivos fiscais e se comprometido em converter a matriz energética da indústria para gás natural, o que segundo a ação, a Hydro não teria cumprido até então.

— A Cainquiama pede à Justiça que sejam cassados os incentivos e a empresa seja obrigada a devolver o dinheiro, além de ser multada por danos morais coletivos, ou cumprir a obrigação instalando gás natural para diminuir a poluição na região. G1

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/09/2021

TCU QUER PREVISIBILIDADE AMBIENTAL NOS LEILÕES DA ANP

Tribunal aprovou a realização da 17a rodada de licitações da ANP, prevista para 7 de outubro
Por epbr - 9 de setembro de 2021 - Em Petróleo e gás, Política energética, Rodadas

O Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou ao Ministério de Minas e Energia (MME) que avalie medidas para aprimorar os procedimentos relativos ao licenciamento ambiental de áreas para exploração e produção de petróleo e gás que serão licitadas pela ANP. O entendimento do tribunal é que a medida pode trazer mais segurança jurídica para os investidores, valorizando economicamente as áreas que serão ofertadas.

A recomendação foi dada em acórdão do ministro Augusto Nardes que aprovou a realização da 17a rodada de licitações da ANP, prevista para 7 de outubro. O tribunal entendeu que a agência atendeu aos aspectos de tempestividade, completude, suficiência, consistência e coerência técnica para a realização da concorrência.

As discussões sobre o licenciamento para atividades de exploração de petróleo e gás no país ganharam força com a decisão da TotalEnergies e da bp de saírem de projetos na Foz do Amazonas, passando a operação das áreas para a Petrobras.

A TotalEnergies desistiu dos projetos após tentativas de licenciar uma campanha de perfuração na região, sem sucesso. Em dezembro de 2018, o Ibama indeferiu o pedido de licença apresentado pela empresa.

A decisão de desistir dos projetos, tomada em setembro de 2020, ocorreu em meio a um reposicionamento global da empresa, que anunciou investimentos em biorrefino e planos de descarbonização de suas atividades.

As diretrizes para atingir a neutralidade de emissões foram resumidas no relatório Getting to Net Zero.

Em maio, a Total a mudança de identidade visual e de nome para TotalEnergies, marca da estratégia da gigante do petróleo para se transformar em uma empresa ampla de suprimento de energia, além da tradicional exploração de óleo e gás.

Segundo comunicado, a alteração foi aprovada “quase por unanimidade” em assembleia geral de acionistas, com mais de 90% dos votos. O detalhamento ainda não foi publicado.

A bp assinou em abril acordo com a Petrobras para sair de seis blocos contratados na 11ª rodada, de 2013, na Foz do Amazonas, na margem equatorial brasileira – contratos FZA-M-57, FZA-M-59, FZA-M-86, FZA-M-88, FZA-M-125 e FZA-M-127.

Em fevereiro de 2020, o CEO da bp, Bernard Looney, anunciou que a companhia tem a ambição de se tornar uma empresa neutra em emissão de carbono até 2050. A promessa representa a neutralização de 415 milhões de toneladas equivalentes de CO₂ (tCO₂e), sendo 55 milhões/ano das próprias operações da companhia e 360 milhões/ano relativos à produção de petróleo e gás da empresa.

A estratégia envolve aumentar paulatinamente a proporção de investimentos da empresa em negócios fora da indústria de petróleo e gás e ajudar os clientes da companhia a reduzir suas emissões, oferecendo opções de produtos com uma pegada de carbono menor.

17a rodada terá nove empresas

A bp não estará na 17a rodada da ANP, mas a TotalEnergies está inscrita junto com Petrobras, Shell, Chevron, Ecopetrol, Murphy Oil, Wintershall DEA, Karoon e 3R Petroleum. O leilão vai ofertar 92 blocos exploratórios, com área total de 53,93 mil km², em 11 setores de elevado potencial e de nova fronteira.

O leilão vai ofertar áreas nas bacias Potiguar (setores SPOT-AP2 e SPOT-AUP2), Pelotas (setores SP-AP1, SP-AR1 e SP-AUP1), Campos (setores SC-AUP2, SC-AP3 e SC-AP1) e Santos (setores SS-AUP5, SS-AP4 e SS-AUP4).

Três blocos exploratórios, no setor SS-AUP5 da Bacia de Santos, são cortados pelo limite das 200 milhas náuticas.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/09/2021

ATRASO EM ENTREGA DE COMBUSTÍVEL É PONTUAL, SEM RISCO DE DESABASTECIMENTO, DIZ ANP

Por epr - 9 de setembro de - Combustíveis

O fechamento de estradas provocou apenas atrasos pontuais no abastecimento de combustível e, segundo consulta da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aos agentes de distribuição, não há até o momento risco de desabastecimento no país, nesta quinta (9).

Grupos de apoio ao presidente Jair Bolsonaro, que querem a destituição de ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), provocam o fechamento de estradas desde o fim dos atos do 7 de setembro em Brasília e outras capitais.

Segundo informações do Ministério da Infraestrutura e da Polícia Rodoviária Federal (PRF), bloqueios estão sendo desfeitos desde a noite de ontem (8).

“A ANP enviou, ontem à noite [quarta, 8], um ofício às distribuidoras de combustíveis pedindo que elas informassem se estão tendo problemas devido às paralisações de caminhoneiros, que acontecem em alguns pontos do país. As informações recebidas até o momento (12hs de 9/9) não trazem nenhuma ameaça ao abastecimento de combustíveis”, informou a agência.

“Foram registrados alguns atrasos pontuais nas entregas, mas esses problemas estão sendo superados com a desobstrução das vias”, diz.

O Ministério de Minas e Energia (MME) também afirma monitorar a situação e não vê motivo para preocupação com desabastecimento.

Há relatos de corrida aos postos de combustíveis em algumas cidades, por medo de desabastecimento.

Movimento é reflexo do 7 de setembro de Bolsonaro

Um dos principais nomes das manifestações, supostamente de caminhoneiros autônomos, é Zé Trovão, bolsonarista foragido da Justiça. Tem sobre ele uma ordem de prisão do ministro do STF, Alexandre de Moraes, que acatou pedido da Procuradoria-Geral (PGR) da República.

Ele publicou vídeos pedindo que caminhoneiros “fechem tudo” até a deposição de ministros do STF. Também é um defensor público de um golpe militar “com Bolsonaro no poder”.

Empresas e grupos ligados ao agronegócio são suspeitos de financiar e articular a movimentação. Lideranças da greve de 2018 dos caminhoneiros, por exemplo, negam participação e apoio aos movimentos.

Segundo informações de O Globo, o dono de uma das empresas que mobilizou caminhões para os atos em Brasília é um dos diretores da Aprosoja, entidade alvo do inquérito no STF contra o financiamento dos atos. Trata-se de José Fava Neto, de Goiás.

A entidade nega a participação.

Bolsonaro precisou gravar um áudio pedindo aos supostos caminhoneiros autônomos para desbloquear estradas, gerando confusão e críticas entre seus apoiadores, que foram convocados para os atos em Brasília e outras cidades.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, ponto de contato do governo com a categoria, precisou gravar um vídeo ontem a noite, por volta das 22h, para confirmar que o áudio do presidente, enviado por Whatsapp, é verdadeiro e pedir o desbloqueio de estradas, para não prejudicar ainda mais a economia do país.

Hoje, o presidente voltou a pedir “moderação”.

“Não parem, caminhoneiros”, diz em vídeo gravado em Brasília.

O bloqueio de estradas começou após Jair Bolsonaro e seus aliados promoverem atos em Brasília, São Paulo e outras capitais, com acusações e ameaças ao STF e, indiretamente, ao Congresso Nacional.

Uma das pautas de Bolsonaro e seus apoiadores é o voto com recibo impresso, que foi rejeitado em votação na Câmara dos Deputados. Outra é forçar o impeachment de ministros do Supremo pelo Senado Federal, que também negou a abertura de processo contra Alexandre de Moraes.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 09/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

ANTT APROVA PEDIDO DE RELICITAÇÃO DE TRECHO BR-101 ENTRE O RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO

De acordo com a agência, a relicitação acontece quando há incapacidade de cumprimento das obrigações contratuais

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA – A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deu parecer favorável para o pedido de relicitação de um trecho da BR-101, que vai ligar Niterói a Campos dos Goytacazes, fazendo divisa com o Espírito Santo. O requerimento havia sido apresentado pela concessionária Arteris Fluminense.

De acordo com a ANTT, a relicitação acontece quando há incapacidade de cumprimento das obrigações contratuais. É uma alternativa ao processo de caducidade do contrato, que muitas vezes é lento e envolve longas disputas judiciais, além de resultar em impactos negativos diretos sobre os usuários.

Essa aprovação da ANTT é uma medida preliminar. O próximo passo é uma avaliação do Ministério da Infraestrutura, seguido de qualificação pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) e, por fim, um decreto da Presidência da República para celebrar o termo aditivo.

A ANTT vai assegurar a continuidade da prestação de serviços, dentro do previsto em contrato, até o prazo a ser, eventualmente, estabelecido.

Em nota, a Arteris informou que acompanha a tramitação do processo, com a transferência para análise do Ministério da Infraestrutura. "Caso o pedido seja qualificado para a relicitação, o processo retornará para a ANTT para dar efetividade à decisão, através de ações como a elaboração do termo aditivo contratual e a preparação dos procedimentos para nova licitação", informa em nota.

A concessionária também garantiu que seguirá prestando os serviços de atendimento aos usuários neste período.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/09/2021

BANCO CENTRAL ATUALIZA REGRAS E VAI PERMITIR TRANSFERÊNCIA INTERNACIONAIS DE ATÉ US\$ 10 MIL

O BC fez diversas alterações no regramento cambial nesta quinta-feira

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA – O Banco Central (BC) e o Conselho Monetário Nacional (CMN) atualizaram a regulamentação do mercado de câmbio e vão passar a permitir transferências internacionais de até US\$ 10 mil. A medida começa a valer no dia 1º de outubro.

As transferências poderão ser feitas entre contas de um mesmo cliente no Brasil e no exterior e para terceiros. Para este último, a regra é que os recursos se destinem a “gastos correntes”, como com a manutenção de uma pessoa no exterior, aposentadorias, pensões e doações.

Será o serviço de eFX, como chamado pelo BC, que terá esse limite. Ele inclui atividades prestadas por empresas facilitadoras de pagamentos internacionais e de cartão, por exemplo. A expectativa da autoridade monetária é que haja um aumento dos meios que permitam essas transferências de até US\$ 10 mil.

Outra mudança facilita o envio e recebimento de recursos internacionais por meio do cartão de crédito. O objetivo é facilitar o envio internacional de valores de pequeno porte, as chamadas transferências pessoais.

Normalmente são brasileiros no exterior que mandam dinheiro para seus familiares no Brasil ou pais que estão no Brasil mandando recursos para filhos que estudam fora.

Como O GLOBO mostrou, as remessas de brasileiros no exterior bateram recorde no primeiro semestre deste ano por conta da crise e do real desvalorizado.

Segundo o chefe de subunidade do Departamento de Regulação Prudencial e Cambial do Banco Central, Lucio Holanda Oliveira, será uma sistemática mais rápida, barata e simples.

– Uma pessoa que possua um cartão de crédito internacional vai poder fazer a remessa e, por exemplo, a pessoa no Brasil terá a conta creditada. A gente entende como uma boa alternativa para essas transferências de pequenos valores – disse.

Na mesma regulamentação, o BC e o CMN ainda permitiram que instituições de pagamento peçam autorização para operar no mercado de câmbio a partir de setembro de 2022. A operação será apenas por meio eletrônico, ou seja, sem troca de moeda física.

Muitas das fintechs que oferecem contas digitais são instituições de pagamento e a ideia é expandir a competição no mercado, segundo Ferreira.

– A gente tem uma expectativa de que realmente essas medidas tragam mais competitividade para o mercado. Teremos novos participantes, novas possibilidades para realização das operações, é algo que a gente vê como muito positivo – afirmou.

A presidente da Associação Brasileira de Câmbio (Abracam), Kelly Massaro, vê que as medidas do BC devem estimular a competitividade no mercado e reduzir as taxas cobradas.

– A operação passa a ter melhores taxas, não só no spread que compõe a parcela do valor final da operação, como também nas taxas de envio.

Massaro também destaca que corretoras de câmbio e instituições de pagamento poderão realizar pagamentos e transferências em moeda estrangeira por meio de uma conta no exterior, o que retira um intermediário na operação. Antes da mudança, só bancos poderiam fazer essa operação.

– A corretora que poderá fazer essa operação diretamente sem passar por intermédio desse banco e ter o relacionamento com o banco correspondente lá fora. A corretora já tem essa conta lá fora, ela vai poder negociar melhores taxas das tarifas, de envio e muda também o spread – disse Massaro.

O chefe de subunidade também destacou que as medidas preservam os requerimentos relativos à Prevenção de Lavagem de Dinheiro (PLD) e as necessidades de prestação de informações ao BC.

Estrangeiros no Brasil

Estrangeiros no Brasil também receberão permissão para abrir conta pré-paga no país. Antes, só era permitido abrir conta de depósito. De acordo com Ferreira, isso trará mais agilidade para quem precisar receber recursos no país.

– A partir de agora alguém seja não-residente que tem interesse econômico no país, tem que pagar obrigações ou receber algum valor, poderá abrir essas conta de pagamento pré-pagas assim como brasileiros que vão morar lá fora terão a facilidade de ter contas de pagamento pré-pagas – disse o chefe da subunidade.

Além do dia a dia das pessoas, o BC também flexibilizou as regras de câmbio para os exportadores. A partir de outubro, eles poderão receber as receitas de suas vendas em uma conta no exterior, seja de uma instituição estrangeira ou de uma instituição brasileira que tem conta lá fora.

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

SECA E GEADA IMPEDEM SAFRA RECORDE EM 2021. PRODUÇÃO AGRÍCOLA DEVE RECUAR PELA PRIMEIRA VEZ DESDE 2018

IBGE revisa para baixo pela quinta vez estimativa para colheita deste ano, que deve ser inferior à do ano passado

Por O Globo



Plantações de soja completamente secas por causa da falta de chuva, em Cabeceiras (GO) Foto: Jorge William / Agência O Globo

RIO - A escassez de chuvas e as geadas dos últimos meses com um inverno mais gelado em várias regiões do país estão afetando as perspectivas para mais uma safra de grãos recorde no país.

Dados do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgados nesta quinta-feira pelo IBGE, mostram que a estimativa da safra de 2021 foi reduzida pelo quinto mês consecutivo para 251,7 milhões de toneladas, 1% abaixo do desempenho do ano passado.

A crise no bolso: Inflação tem maior alta para agosto desde 2000 e chega a 9,68% em 12 meses

Se a projeção se confirmar, a queda na produção de grãos será a primeira desde a safra de 2018. O arroz, o milho e a soja são os três principais produtos do grupo, representando 92,4% da estimativa da produção e 87,6% da área a ser colhida.

Carlos Barradas, gerente da pesquisa, explica que o ano agrícola começa, em geral, em setembro do ano anterior quando se inicia o plantio.

No entanto, para plantar, o produtor precisa de que haja umidade no solo e, como houve falta de chuvas nesse período de 2020, esse plantio foi iniciado apenas na segunda quinzena de outubro.

— Isso acabou prejudicando o milho 2ª safra, plantado após a colheita da soja, que teve sua “janela de plantio” reduzida, deixando as lavouras mais dependentes do clima. Como as chuvas não se confirmaram, houve drástica redução no rendimento médio, e conseqüentemente na produção.

A produção do milho teve sua estimativa reduzida em 4,7% ante julho, totalizando 87,3 milhões de toneladas. Em relação a 2020, a safra deve ser 15,5% menor, embora haja aumentos de 6,8% na área plantada e de 6,2% na área a ser colhida.

De acordo com o IBGE, alguns estados como Paraná e do Mato Grosso do Sul, sofreram também com a ocorrência de geadas no final de julho, o que reduziu a produtividade.

Impacto nos preços

Para economista, o resultado de uma safra menor será também a menor oferta de produtos para os consumidores, o que pressiona preços para cima.

Conforme o resultado divulgado nesta quinta-feira também pelo IBGE, a inflação registrou a maior alta para agosto desde 2000, pressionada principalmente por combustíveis e alimentos.

O grupo alimentação e bebidas teve a segunda maior alta (+1,39%) do indicador, com impacto da escassez de chuvas no país reduzindo a irrigação das plantações.

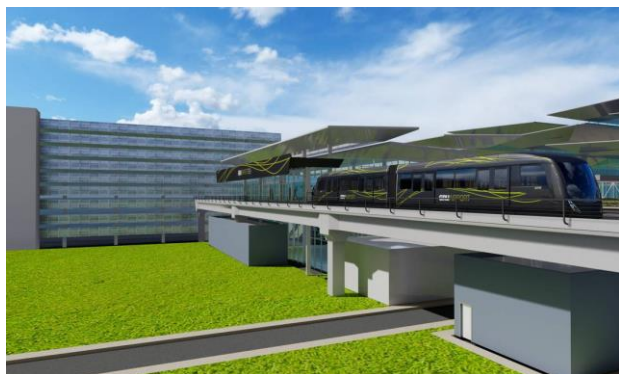
Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/09/2021

VEÍCULO AUTÔNOMO SOBRE TRILHOS LEVARÁ PASSAGEIROS AO AEROPORTO DE GUARULHOS, EM SP, A PARTIR DE 2024

Contrato para realização da obra foi assinada nesta quarta-feira entre o Ministério da Infraestrutura e a concessionária GRU Airport

Por **Julia Noia***



Veículo sobre trilhos que será construído no Aeroporto de Guarulhos tem emissão zero e capacidade para 2 mil passageiros em cada sentido Foto: Divulgação

RIO — Passageiros e funcionários do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, terão uma forma mais rápida e um tanto moderna de chegar e sair do terminal a partir de 2024.

Foi anunciada nesta quarta-feira a construção do Automated People Mover (APM), um veículo sobre trilhos 100% automatizado que vai ligar o aeroporto ao sistema de trens metropolitanos de São Paulo.

O projeto, inédito em aeroportos brasileiros, demandará investimentos de R\$ 271,7 milhões e foi viabilizado pela assinatura de um termo aditivo ao contrato de concessão do aeroporto entre a concessionária GRU Airport e o Ministério da Infraestrutura.

O modal tem extensão de 2,73 quilômetros e capacidade para 200 usuários em cada um dos três veículos disponíveis, equipados com wi-fi, ar condicionado e espaço para que passageiros levem suas bagagens ao aeroporto.

Em cada trecho, será possível transportar até 2 mil pessoas.

O veículo deve ligar a estação da Linha 13 - Jade, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), com o terminal, e as obras têm previsão para começar em janeiro de 2022, com duração de dois anos.

Projeto levou três anos para sair do papel

O termo aditivo permite que parte da outorga que seria paga pela GRU Airport à União seja empenhada nas obras.

O dinheiro será investido pela concessionária na nova modalidade de transporte, que será o primeiro projeto do gênero em aeroportos brasileiros.

O presidente da GRU Airport Gustavo Figueiredo explicou, em conversa com jornalistas na manhã desta quarta-feira, que a demora de cerca de três anos para a assinatura do contrato ocorreu para que as partes encontrassem a melhor forma de executar a obra.

Processo seletivo

Houve um longo processo seletivo que levou ao leilão, vencido pela AeroGRU, concessionária que também coordena as atividades do Aeroporto Salgado Filho, de Porto Alegre.

Para a escolha da empresa responsável, o presidente conta que equipes do GRU Airport estudaram as tecnologias disponíveis no Brasil e no mundo, abriram visitação para as empresas interessadas e avaliaram como era o processo produtivo de cada uma.

Concessão no saneamento: Consórcio liderado pela Equatorial Energia vence leilão de saneamento no Amapá com lance de R\$ 930,8 milhões

Marcopolo Rail atua no projeto

O People Mover, desenvolvido pela Marcopolo Rail, será equipado com componentes de fornecedores consagrados no setor metroviário, como gangways, sensores, coletores de energia, portas de serviço, molas da suspensão secundária, rodeiros e freios.

O veículo é desenvolvido com estrutura adaptada para aeronavegação e, portanto, tem espaço para bagageiro dos passageiros.

A escolha pela tecnologia APM, de acordo com Gustavo Figueiredo, da GRU Airport, está relacionada com a praticidade da infraestrutura, que não inviabiliza os projetos de expansão do terminal 2 do Aeroporto de Guarulhos:

— A tecnologia da CPTM é para transporte de massa, então a sua infraestrutura é muito grande. Quando entra próximo ao terminal 2, inviabilizaria o nosso estacionamento, a expansão do terminal 2, o edifício garagem ligado ao terminal. O People Mover é uma tecnologia mais leve, vai se adequar ao nosso projeto de expansão aeroportuária — afirma o presidente da concessionária.

Baixo consumo de energia e de emissões

O projeto do People Mover leva aplicação a tecnologia aeromóvel, equipada com sistema de baixo consumo energético e baixo custo produtivo, além de não emitir poluentes, como o CO₂, um dos vilões do aquecimento global.

— Por se tratar de um sistema de zero emissões, motor estacionário e grandes propulsores que movem o veículo por dutos de ar, faz com que seja alinhado com as necessidades atuais. Ele tem um sistema que se chama push and pull, em que todo o sistema é controlado por uma central de comando. Para nós, foi muito bom porque acabamos de entrar em um projeto preocupado com questões de ESG — afirma o business head da Marcopolo Rail, Petras Amaral.

O APM vai permitir que o tempo de deslocamento entre a CPTM e o terminal aeroviário seja otimizado. Para percorrer a distância entre a Linha 13 e o terminal 2, mais utilizado, o passageiro demora cerca de 10 minutos, que diminui para 6, se o transporte for via APM.

*Estagiária sob supervisão de Alexandre Rodrigues

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 09/09/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ACORDO COMERCIAL ENTRE EUA E MERCOSUL SÓ SERIA VANTAJOSO PARA BRASIL SE INCLUÍSSE O FIM DE BARREIRAS

Conclusão é de estudo do Instituto Nacional de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que avalia os impactos de um eventual acordo entre o bloco sul-americano e os Estados Unidos

Por *Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Um acordo comercial entre o Mercosul e os Estados Unidos só seria vantajoso para o Brasil se, além de retirar tarifas comerciais, reduzisse também barreiras não tarifárias, como cotas e restrições de quantidade, simplificação de processos aduaneiros e harmonização de regras e requerimentos técnicos.

É o que conclui estudo do Instituto Nacional de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) antecipado com exclusividade ao Estadão/Broadcast. No documento, o instituto faz um exercício que avalia os impactos de um eventual acordo entre o bloco sul-americano e os Estados Unidos.

A assinatura de um acordo comercial com os EUA é um desejo do governo Jair Bolsonaro, mas as negociações ainda não foram iniciadas. Em outubro do ano passado, a 15 dias das eleições presidenciais norte-americanas, Brasil e Estados Unidos fecharam um pacote comercial com medidas para facilitar o comércio entre os países, desburocratizar a regulação e reduzir a corrupção. O foi considerado pelos dois governos o primeiro passo para um futuro acordo de livre-comércio.

O estudo do Ipea mostra que a redução de 100% das tarifas comerciais entre os países teria um efeito muito pequeno ou até negativo para o Brasil, enquanto se isso for feito combinado com o corte de 25% das barreiras não tarifárias, o impacto seria positivo.

“Um acordo comercial com o Mercosul focado em redução de tarifas não seria interessante para os Estados Unidos e também teria pouco interesse para o Brasil. É necessário que, qualquer acordo, inclua a redução de barreiras não tarifárias”, afirma o documento.

No primeiro cenário, o PIB brasileiro variaria 0,01% apenas, na comparação com um cenário base em que nenhum acordo é firmado. Haveria ainda uma subida de 1,3% nos investimentos e de 2,2% nas exportações, com um aumento de US\$ 3,9 bilhões no déficit comercial entre os países.

Já no segundo cenário, com redução de tarifas e barreiras não tarifárias, o aumento no PIB seria de 0,4%, com aumento de 5,9% nos investimentos e de 10,4% nas exportações. Haveria, porém, um significativo aumento no déficit comercial entre Brasil e EUA de US\$ 14,3 bilhões.

No Brasil, os setores mais beneficiados seriam o de equipamentos de transporte, madeira, couro e sapatos, óleo e gás e produtos metais e minerais. Haveria perdas, no entanto, em setores com uso alto de tecnologia e capital, como eletroeletrônicos, máquinas e equipamentos, químicos, farmacêuticos, têxteis, borracha e plástico.

Acordo

Os EUA são o segundo maior parceiro comercial do Brasil, atrás apenas da China. Até agosto, o Brasil exportou US\$ 19,1 bilhões para os norte-americanos, 10,1% do total vendido ao exterior, e importou US\$ 23,5 bilhões, 17,2% do total comprado. O saldo do comércio entre os dois países é negativo para os brasileiros em US\$ 4,405 bilhões.

Brasil e EUA assinaram no ano passado um acordo de facilitação do comércio, que pretende reduzir burocracias administrativas e aduaneiras na exportação e importação de bens e diminuir prazo e custos das operações. Uma das medidas é o compromisso dos dois países em reconhecer programas de Operador Econômico Autorizado (OEA), que são empresas importadoras e exportadoras com uma espécie de selo do governo. Com esse "carimbo", elas conseguem desembaraçar suas mercadorias de maneira quase automática nas fronteiras. Esse reconhecimento não será imediato e ainda depende de uma visita de autoridades dos EUA às aduanas brasileiras, que foi adiada por conta da pandemia.

O entendimento prevê ainda o uso de tecnologias no processamento das exportações e importações, como adoção de documentos eletrônicos para todas as declarações e formulários exigidos na aduana, com poucas exceções.

Já o acordo de boas práticas regulatórias traz um protocolo para a adoção de compromissos como revisão de regulações existentes e a previsão de um órgão ou mecanismo central de coordenação para supervisionar a adoção de boas práticas regulatórias pelo governo federal. Outro anexo prevê ainda medidas anticorrupção. O documento determina a adoção de padrões que proíbam um funcionário público de solicitar ou aceitar suborno ou auxiliar ou encorajar tais crimes. Também deverão ser adotadas medidas para proteger quem reportar práticas de corrupção a autoridades.

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

GOVERNO LIBERA CONTRATAÇÃO DE USINAS TÉRMICAS E ENERGIA DE FORMA SIMPLIFICADA

Decisão é vista como necessária para garantir o fornecimento de energia, já que não há perspectiva de chuvas relevantes nos próximos meses; regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul estão entre as mais afetadas pela crise

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Diante da pior crise hídrica já registrada no País e escassez nos principais reservatórios, o governo deu aval para a contratação simplificada de energia e de reserva de capacidade para enfrentar a crise. A decisão considera resultados de estudos sobre as condições de fornecimento de energia elétrica nos próximos anos e é vista como necessária para garantir o suprimento. De acordo com dados, não há perspectiva de chuvas relevantes nos próximos meses.

A recomendação foi feita pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) em reunião na última sexta-feira, 3, e referendada pela Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg) nesta quinta-feira, 9. O colegiado, criado pela Medida Provisória 1.055/2021, é presidida pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e composta por outros ministros de Jair Bolsonaro.



Reservatório do rio Jacareí, em SP. Regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul são as mais afetadas pela crise hídrica. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 17/8/2021

A decisão prevê a contratação de empreendimentos nos subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Sul, que devem entrar em operação já em 2022 até 2025. As regiões são as mais atingidas pela seca neste momento. De acordo com os dados apresentados na última semana em reunião do CMSE, a previsão é que os reservatórios no Sudeste/Centro-Oeste e Sul registrem apenas 15,2% e 22,6%, respectivamente, de suas capacidades de armazenamento no fim de setembro.

A possibilidade de realizar processo simplificado para contratar reserva de capacidade para enfrentamento da crise hídrica está prevista na mesma MP que criou o grupo interministerial. O texto, que ainda precisa ser analisado pelo Congresso Nacional, não diz como o procedimento deve ser feito, que, em tese, pode dispensar a realização de leilões. O texto indica apenas que o processo competitivo deve ser estabelecido pelo Ministério de Minas e Energia.

Em nota publicada hoje, a pasta reforçou que a possibilidade está prevista na MP como uma medida para otimizar o “uso dos recursos hidroenergéticos e para enfrentamento da atual situação de escassez hídrica”. “Ela representará medida complementar às diversas outras ações que já vêm sendo adotadas desde outubro de 2020, a fim de garantir a continuidade e a segurança do suprimento eletroenergético no País”, informou a pasta.

A aquisição de reserva de capacidade foi autorizada recentemente por meio da Medida Provisória 998, editada no ano passado. Na prática, as usinas ficarão disponíveis para atender a demanda de energia do Sistema Interligado Nacional (SIN). Os custos dessa contratação, incluindo administrativos e financeiros e encargos tributários, serão rateados entre todos os usuários de energia do sistema elétrico, incluindo os consumidores que atuam no chamado mercado livre e alguns autoprodutores.

O decreto presidencial que regulamenta a nova legislação prevê que podem participar das disputas usinas termelétricas e hidrelétricas. A recomendação do CMSE, no entanto, indica a contratação das usinas em locais onde a escassez de água é mais grave neste momento, o que deve favorecer a participação de usinas térmicas nos processos simplificados.

Na última semana, o CMSE também deliberou por recomendar à Creg providências junto aos órgãos responsáveis por licenciamento ambiental. A medida, segundo o MME, visava possibilitar agregar energia gerada pelas usinas contratadas. O tema, no entanto, não foi mencionado na nota divulgada após reunião realizada hoje. Contudo, a Creg homologou condições para a operação da usina termelétrica GNA I, no Porto de Açu, em 2021 e 2022. A ação faz parte do esforço para viabilizar todos os recursos energéticos disponíveis.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/09/2021

MERCADOS INTERNACIONAIS FECHAM EM QUEDA, DE OLHO NA RETOMADA DA ECONOMIA DOS EUA

Com o mercado de trabalho americano registrando desempenho abaixo do esperado, especialistas - e dirigentes do Federal Reserve -, avaliam que desafios gerados pela pandemia ainda afetam o crescimento

Por Redação, O Estado de S.Paulo

Os principais índices do exterior fecharam sem sinal único nesta quinta-feira, 9, com o investidor voltado para os anúncios e decisões dos bancos centrais dos Estados Unidos e também da Europa. A capacidade de retomada da economia americana também ficou no radar do mercado.

Hoje, a diretora do Federal Reserve (Fed, o banco central americano), Michelle Bowman afirmou, segundo a Reuters, que continua "otimista com a expansão", e que se os dados chegarem como espera, "provavelmente será apropriado para nós começarmos o processo de reduzir nossas compras de ativos este ano", disse sobre o processo conhecido como 'tapering'. Ela avalia que os dados fracos do mercado de trabalho americano não devem mudar os planos da autoridade monetária.

Hoje, o Departamento de Trabalho americano informou que os pedidos de auxílio-desemprego nos Estados Unidos caíram 35 mil na semana passada, a 310 mil, contra 345 mil no período anterior. O resultado ficou abaixo da expectativa de analistas consultados pelo The Wall Street Journal. Na semana passada, a geração de novas vagas nos EUA em agosto também decepcionou, ao ficar em apenas 235 mil.



Bolsa de Nova York fechou em queda, de olho no cenário econômico dos EUA. Foto: Andrew Kelly/Reuters

Já o presidente da distrital de Chicago do Fed, Charles Evans, afirmou que tem visto crescimento econômico "forte" nos EUA, mas ponderou que os desafios gerados pela pandemia de covid-19 ainda persistem. Para o presidente do Fed de Atlanta, Raphael Bostic, a economia dos EUA se mantém numa "posição bastante forte" e a disseminação da variante Delta não interrompeu ou reverteu a recuperação do país, ainda que tenha "definitivamente desacelerado o ritmo de progresso". Ele acredita que o Fed conseguirá iniciar a gradual redução de suas compras de ativos ainda este ano.

Na visão da Edward Moya, analista da Oanda, a Bolsa de Nova York não fará um grande movimento "a menos que a inflação aqueça ou que a variante Delta desacelere para que a economia possa retomar a reabertura". Para ele, os pedidos de auxílio-desemprego semanais indicaram uma continuidade na retomada, sinalizando que "as perspectivas para o mercado de trabalho continuam otimistas"

Ainda sobre política monetária, o Banco Central Europeu (BCE) seguiu o esperado ao manter os juros, mas disse que passará a comprar ativos em ritmo mais lento. Segundo um dirigente, o movimento, no entanto, não é uma forma de 'tapering'. A presidente do BCE, Christine Lagarde, demonstrou otimismo sobre a retomada na zona do euro. A entidade também revisou para cima projeções para o avanço do Produto Interno Bruto (PIB), a inflação e o emprego na zona do euro neste ano.

Bolsa de Nova York

Em resposta ao cenário incerto para a economia dos EUA, o índice Dow Jones fechou em queda de 0,43%, o S&P 500 caiu 0,46% e o Nasdaq recuou 0,25%.

Bolsas da Europa

Apesar da decisão do BCE, o mercado europeu fechou sem sinal único, com investidores de olho no cenário econômico dos EUA. O índice Stoxx 600 cedeu 0,06%, enquanto a Bolsa de Londres fechou em baixa de 1,01%. No lado positivo, o índice de Frankfurt subiu 0,08% e Paris teve ganho de 0,24%. Os índices de Milão, Madri e Lisboa tiveram altas de 0,13%, 0,43% e 0,45% cada.

Bolsas da Ásia

Influenciado pelo recuo de Nova York no dia anterior, o mercado asiático fechou em queda hoje. A Bolsa de Tóquio caiu 0,57, a de Seul, 1,53% e a de Hong Kong baixou 2,30%. Os índices chineses de Xangai e Shenzhen subiram 0,49% e 0,07% cada. A Bolsa de Taiwan teve leve valorização de 0,20%.

Na Oceania, a bolsa australiana baixou 1,90%, registrando sua maior perda diária em sete meses.

Petróleo

Os contratos futuros do petróleo fecharam em queda nesta quinta, após um pregão volátil. Os preços mantiveram ligeira alta após o Departamento de Energia (DoE) dos Estados Unidos mostrar que os estoques da commodity, assim como os de gasolina e destilados, recuaram na semana passada. Segundo o órgão, os estoques de petróleo caíram 1,528 milhão de barris na última semana, menos do que o previsto por analistas.

O petróleo WTI para outubro fechou em queda de 1,67%, a US\$ 68,14 o barril, em Nova York, e o Brent para novembro caiu 1,58%, a US\$ 71,45 o barril, em Londres. /MAIARA SANTIAGO, IANDER PORCELLA, ILANA CARDIAL, GABRIEL BUENO DA COSTA E SÉRGIO CALDAS

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/09/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

SURTOS DE COVID EM PAÍSES DA ÁSIA E GARGALOS AJUDAM EXPORTAÇÕES CHINESAS

Exportações chinesas podem ter sido impulsionadas porque exportadores anteciparam remessas para o Dia de Ação de Graças e o Natal
Por Bloomberg

O crescimento das exportações chinesas surpreendeu em agosto, impulsionado pelo aumento das encomendas antes da temporada de compras de fim de ano, que compensou o impacto de paralisações portuárias anunciadas após novos surtos da variante delta.

As exportações subiram 25,6%, em dólar, na comparação com agosto de 2020, para o recorde de US\$ 294,3 bilhões – total que supera o de qualquer outro mês anterior em mais de US\$ 10 bilhões. As importações cresceram 33,1%, para US\$ 236 bilhões, maior patamar na história. O superávit comercial foi de US\$ 58,3 bilhões, segundo dados divulgados ontem pela agência alfandegária do país.

A recuperação ocorre apesar de interrupções nas operações do segundo maior porto da China em agosto, em razão de novos surtos da covid-19, que provocaram congestionamentos e elevaram os custos dos fretes marítimos. A demanda mundial por produtos chineses continuou forte, em

especial dos EUA e Europa, onde redes varejistas provavelmente anteciparam encomendas para o Natal.

As três maiores exportações chinesas foram de eletrônicos, produtos de alta tecnologia e roupas e acessórios, enquanto as maiores importações foram de eletrônicos e produtos de alta tecnologia.

No mundo todo começam a surgir sinais de desaceleração, à medida que casos de covid-19 aumentam, de forma que autoridades previram menor crescimento das exportações para o resto do ano.

Pesquisas sobre a atividade industrial na semana passada mostram redução das novas encomendas de exportações pelo quarto mês consecutivo em agosto, o que pode sinalizar desaceleração industrial no futuro. Mais além do comércio exterior, a economia sofre queda acentuada na atividade de serviços, dadas restrições pela covid, aperto na regulamentação do setor imobiliário e queda nos investimentos em infraestrutura.

A eficácia no controle do vírus na China pode ter levado empresas estrangeiras a transferir para o país encomendas que normalmente fariam em outros países asiáticos, atualmente mais afetados por surtos da variante delta.

“Um possível motivo para a força das exportações é que, em vista dos gargalos logísticos, os exportadores anteciparam remessas para o Dia de Ação de Graças e o Natal”, disse Michelle Lam, economista no Société Générale. Ela prevê que o comércio exterior se desacelerar , dada a redu o das encomendas mostrada nas pesquisas de atividade industrial.

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

MINA DE POTÁSSIO DE US\$ 5 BILHÕES ATRAI INTERESSE NA TERRA DO MALBEC

O projeto Rio Colorado tem potencial para produzir 4,5 milhões de toneladas por ano, semelhante à mina Jansen, no Canadá, orçada em US\$ 5,7 bilhões

Por Bloomberg

A província argentina de Mendoza está em negocia es com alguns dos maiores produtores mundiais de potássio para reativar uma mina que requer investimentos de até US\$ 5 bilhões em um momento de alta dos preços dos fertilizantes.

Mendoza - mais conhecida por suas exporta es de vinho Malbec do que pelas amplas reservas minerais - assumiu o projeto de potássio do Rio Colorado há vários meses, após anos de disputa com a Vale, que desistiu da opera o em 2013 depois de gastar US\$ 2,2 bilhões para construir quase metade da mina.

Autoridades provinciais têm conversado com vários possíveis parceiros para finalmente colocar a mina Rio Colorado em opera o, assinando acordos de confidencialidade com cinco dos maiores produtores mundiais do nutriente, disse Emilio Guinázú, diretor-geral da estatal PRC SA, que controla o ativo.

Atrair investimentos para o projeto Rio Colorado 15 anos depois que a Rio Tinto tentou desenvolvê-lo seria uma grande vitória - não apenas para Mendoza, que enfrenta obstáculos para desenvolver minas por causa da oposi o ambiental, mas para todo o país, onde regras onerosas para empresas, incluindo controles de capital, assustam investidores. Guinázú diz que agora é a hora, porque os preços do potássio estão subindo em linha com outros fertilizantes, pois a forte demanda de produtores colide com uma série de cortes de fornecimento.

“Uma janela de oportunidade começou a se abrir e não queremos desperdi -la” , disse em entrevista na quarta-feira.



Projeto Rio Colorado (2012) — Foto: Reprodução/YouTube/Rio Colorado Institucional

Sanções dos Estados Unidos a produtores de potássio da Bielorrússia colocam em risco a expansão de minas no país, enquanto gargalos logísticos devido à pandemia e furacões desaceleraram o comércio de fertilizantes. Uma decisão no mês passado da BHP de dar continuidade ao projeto Jansen no Canadá, orçado

em US\$ 5,7 bilhões e após anos de hesitação, destaca as boas perspectivas de longo prazo do mercado.

O projeto Rio Colorado tem potencial para produzir 4,5 milhões de toneladas por ano, semelhante à mina Jansen, o que exigiria cerca de US\$ 5 bilhões em investimentos. Essa versão do projeto precisa de 800 quilômetros de ferrovias para levar o potássio a um porto do Atlântico para exportação a mercados como o Brasil.

Um cenário mais provável, disse Guinázú, é atrair US\$ 1 bilhão para uma produção anual de 1 milhão de toneladas, que poderiam ser transportadas por caminhão, embora Mendoza esteja preparada para reduzir ainda mais a escala apenas para fazer o projeto decolar. Um investimento de US\$ 200 milhões produziria fertilizante suficiente para a Argentina e seu pequeno vizinho Uruguai, disse.

A província quer encontrar um investidor que assuma uma participação majoritária e opere a mina em 18 meses. Atualmente busca assessoria técnica para orientar a pesquisa.

Por causa do histórico da Argentina, marcada por intervenções do governo, investidores precisam estar dispostos a assumir riscos. Mas também podem ser atraídos por benefícios especiais. Por exemplo, o governo federal e províncias negociam uma legislação para que empresas de petróleo e gás na área de gás de xisto de Vaca Muerta possam aumentar as vendas no exterior e liberar parte das receitas de exportação dos controles de capital. Um mecanismo semelhante está em discussão para mineradoras, disse Guinázú.

“Sem dúvida, alguns dos benefícios do projeto de lei do petróleo e gás estão sendo estudados também para a mineração”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/09/2021

GREVE DOS CAMINHONEIROS TRAZ GRANDE PREOCUPAÇÃO AO SETOR DE CIMENTO, DIZ SNIC

Mais de 90% da distribuição de cimento é feita por rodovias, segundo entidade que representa a categoria, logo a paralisação tende a afetar os já pressionados custos de produção

Por Chiara Quintão e Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

A paralisação de caminhoneiros em apoio ao presidente da República, Jair Bolsonaro, é motivo de grande preocupação para o setor de cimento. Trouxe de volta o fantasma da crise vivida pelo setor pouco mais de três anos atrás, durante o governo do presidente Michel Temer.

Na greve da categoria ocorrida no fim de maio e início de junho de 2018, o setor perdeu vendas de 900 mil toneladas, que não foram recuperadas posteriormente, segundo o presidente do Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC), Paulo Camillo Penna. O volume correspondeu a 25% da venda mensal.

“Se isso se repetisse hoje, seria um desastre”, disse o representante setorial, ao Valor.

A paralisação tende a afetar os já pressionados custos de produção de cimento. A circulação de insumos que chegam ao Brasil pelo Porto de Santos, como o coque, por exemplo, tende a ficar mais cara. Em torno de 100% dos insumos usados pelas indústrias de cimento são movimentados por rodovias, segundo o SNIC.



Cimento; construção — Foto: Pixabay

E, para complicar mais ainda, segundo a entidade, mais de 90% da distribuição de cimento ao mercado é feita por transporte rodoviário.

“Temos uma brutal dependência desse meio de transporte”, afirma Penna.

Na sua avaliação, o câmbio — que pesa sobre o preços de vários insumos, como coque, sacaria, refratários e óleo combustível — também será impactado pelo movimento dos caminhoneiros.

A piora dos indicadores macroeconômicos e a paralisação de caminhoneiros levam o executivo a estar mais cauteloso do que se mostrava até meados do ano. “Há uma série de fatores que indicam que o cenário ficará mais nebuloso”, diz o presidente do SNIC.

Penna destaca também o reflexo desse cenário de incertezas vivido pelo país, agravado pelo ambiente político e institucional entre os poderes Executivo e Judiciário. “O setor teme impacto sobre novos investimentos que estavam previstos, com o crescimento da demanda interna”, diz o dirigente do SNIC. Grupos produtores estrangeiros podem reavaliar seus planos, acrescenta.

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

MINÉRIO DE FERRO CAI 1,5% EM QINGDAO E TEM MENOR PREÇO DESDE O FIM DE NOVEMBRO

Matéria-prima foi cotada na casa de US\$ 130, menor valor desde 27 de novembro
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Os preços do minério de ferro tiveram nova rodada de desvalorização no mercado à vista, refletindo os esforços da China de manter a produção de aço sob controle.

No porto de Qingdao, a tonelada de minério com teor de 62% de ferro recuou 1,5%, para US\$ 130,26, nível mais baixo desde 27 de novembro, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB.

— **Foto: Agência Vale**

Conforme a Fastmarkets, autoridades realizaram inspeções na província de Jiangsu, reforçando a percepção de que o governo chinês vai controlar de perto o nível de operação das siderúrgicas no restante do ano.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização de 15,2% em setembro no mercado transoceânico. No ano, a baixa chega a 19%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com vencimento em janeiro recuaram 2,3%, para 729,82 yuan por tonelada.

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



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

CRISE NO MAR: ENTENDA A ESCASSEZ DE CONTÊINERES QUE AFETA PRODUTORES DO MUNDO TODO

Trabalhadores rurais dos setores de algodão e carne reclamam de frete caro e perda de oportunidades devido à demora dos envios, motivada pela demanda crescente de grandes exportadores, como Ásia, EUA e Europa.

Por Vivian Souza, G1

O retorno das atividades comerciais após meses de paralisação devido à pandemia da Covid-19 veio mais forte do que o traslado de mercadorias por contêineres e navios estava preparado para suprir, elevando o preço dos fretes e aumentando os prazos para a exportação e importação de produtos.

Por causa disso, na semana passada, a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) enviou um ofício ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, pedindo ações de curto prazo para resolver esses problemas. A carta foi assinada também por entidades do setor.

A falta de contêineres é motivada, principalmente, pela alta demanda nos grandes portos exportadores, como Ásia, Estados Unidos e a Europa, que atraem os armadores por serem mais rentáveis comparado a outros países, como o Brasil, explica Wagner Rodrigo Cruz de Souza, diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC).



Falta de contêineres afeta exportadores do mundo inteiro. — Foto: REUTERS/Aleksander Solum.

Souza diz que, no auge da pandemia, estas nações não estavam exportando com a intensidade atual e, portanto, o Brasil não tinha problemas. Agora, a concorrência acirrada acabou levando mais contêineres e navios para essas outras rotas.

Além disso, devido à queda nas compras e vendas, o setor de contêineres deu um freio na produção desse material durante a pandemia. Com o reaquecimento da economia mundial, este fornecimento não consegue ser feito rapidamente, diz Thiago Pera, professor da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da Universidade de São Paulo (USP).

Esses empecilhos se somam a problemas antigos. Segundo representantes do setor, existe ainda a falta de estrutura nos portos para atender à demanda. Como exemplo, é dado o caso das plataformas que não são adaptadas para contêineres que medem 40 pés, apenas para o tamanho menor, que é o de 20 pés.

E também não há otimização no uso do espaço, com o trânsito de embarcações que não estão operando em seu potencial máximo, devido às inúmeras solicitações de contratação dos fornecedores.

Em julho, uma pesquisa feita pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), apontou que entre 128 empresas e associações industriais, mais de 70% relataram sofrer com a falta de contêineres ou navios e mais da metade passou por cancelamento ou suspensão de viagens programadas.

No agronegócio, os setores mais afetados foram a carne e o algodão. Ainda assim, a área continua batendo recordes em exportação, apesar da sensação dos produtores de que estes dados poderiam ser maiores sem os obstáculos na cadeia de envios.

Mais tempo no porto

A escassez de contêineres também é motivada, em menor grau, pelas medidas sanitárias contra a Covid-19, que podem gerar a retenção das embarcações por até 15 dias quando um caso é identificado entre a tripulação.

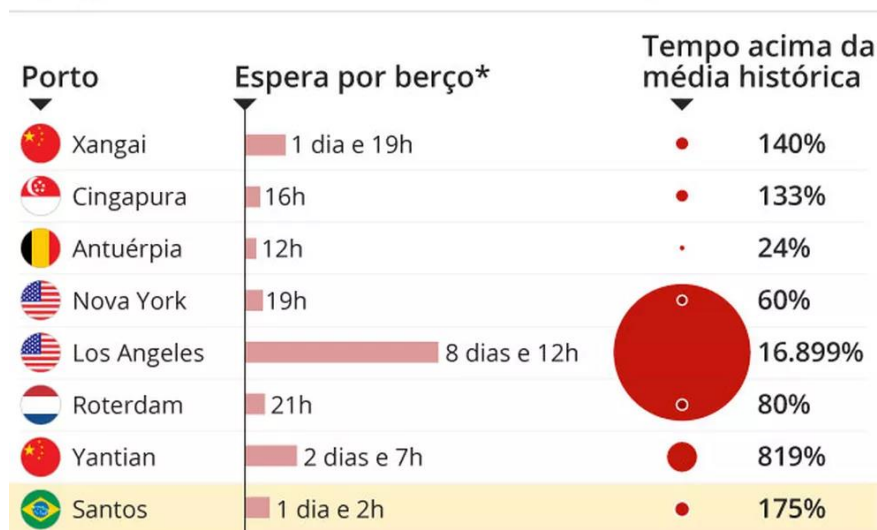
Essa contenção também ocorre quando há acidentes/imprevistos no geral, como do Canal de Suez.

"Tudo isso vai tirando a capacidade de transporte e por isso está faltando espaço nos contêineres e nas embarcações", diz Souza.

Duas consequências seguem estes problemas: o frete fica caro e grandes filas de navios se formam nos portos mais movimentados, que atraíram a contratação dos contêineres. Confira abaixo:

Veja o tempo de espera nos portos mais movimentados do mundo

Alta demanda por contêineres gera congestionamento de navios na atracação



* Espaço em que o navio pode atracar para operar, embarcar e desembarcar cargas em segurança

Fonte: Professor Thiago Pera - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo (ESALQ - USP)



Infográfico elaborado em: 03/09/2021

Veja o tempo de espera nos portos mais movimentados do mundo — Foto: Kayan Albertin / G1 Arte

Apenas no porto de Santos, em São Paulo, linhas que eram atendidas com frequência semanal passaram a ter de esperar cerca de 10, 11 ou 12 dias, gerando um volume maior de cargas destinadas à exportação retidas no porto, diz Wagner Souza da ABTTC.

Ainda assim, não há preocupações em relação à qualidade dos produtos embarcados, como as carnes, pois mesmo nos portos, ficam em ambientes refrigerados e têm prazos de qualidade longos, explica Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA)

Produtores maiores, para obter mais previsibilidade dos seus embarques, optam por contratos de médio e longo prazo destes transportes. Porém, o pequeno produtor ou aquele que está adentrando neste mercado agora acaba sendo prejudicado por não ter esse tipo de relação com as empresas, conta o presidente da ABPA.

Em busca do tempo perdido

A alta da demanda teve início quando os governos no mundo todo criaram programas de transferência de renda, como o auxílio emergencial aqui no Brasil, para reaquecer o mercado e ajudar as pessoas que se encontravam desempregadas, explica o professor do grupo de pesquisa e extensão em logística da Esalq-USP, Thiago Pera.

No primeiro semestre de 2021, na comparação com o mesmo período de 2020, houve um aumento de 17% na movimentação de contêineres no Brasil, segundo o professor.

Em contrapartida, houve uma queda de 5% na proporção de contêineres cheios chegando aos portos do país, o que leva a um segundo problema: com a maior demanda, os navios, quando em portos importadores, retornam sem estarem completos para tentarem atender aos prazos acordados com os clientes.

"Um produto que usa contêiner, ele precisa de contêiner vazio, então tem logística para trazer ele vazio. O que tem observado, têm navios que não esperam todo o tempo para fazer esse carregamento de contêiner vazio, preferem já sair para melhorar a sua produtividade em decorrência dos atrasos e congestionamentos que têm acontecido nos portos", explica.

Isso gera o que a ABTTC chama de "bookings fantasmas", embarcações viajando sem atenderem sua capacidade total.

"Esse desequilíbrio está também muito associado aos preços de fretes marítimos muito atrativos para os navios, os quais optam muitas vezes por girar mais o navio do que ficar parado esperando contêineres vazios para carregamento", explica Pera.

Por isso também, alguns portos que ou importam ou exportam mais têm um trânsito maior do que os que não possuem tanta demanda. O foco em rotas entre a Ásia, Estados Unidos e a Europa causa uma queda na oferta dos demais locais, como o Brasil.

"A reabertura dessas economias elevou a patamares monumentais o comércio e a demanda por bens que a China e outros países da Ásia produzem, gerando um desequilíbrio global na oferta e demanda de navios e contêineres. Ou seja, há maior demanda e a infraestrutura não é reativa de imediato, assim os portos se deparam com sua capacidade estrangulada", resume Marcos Matos, diretor geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé)"

Além disso, há o problema de navios ficarem retidos devido a casos de coronavírus a bordo ou eventos excepcionais, gerando um acúmulo de produtos. Um exemplo é o bloqueio do canal de Suez, que alterou drasticamente o fluxo de entrada e saída de containers nos países e também o tempo de trânsito dessas cargas.

"Um contêiner que usualmente fazia 4 ciclos completos no transpacífico (Ásia/Costa Leste dos EUA) hoje só consegue completar cerca de 2,5 ciclos, dada a retenção desses

equipamentos ao longo de toda a cadeia”, explica Claudio Loureiro de Souza, Diretor Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).

Pagando mais caro

O exportador está tendo que desembolsar mais para pagar os fretes dos concorridos contêineres e navios.

Apenas no setor de pescados, por exemplo, os preços dos fretes subiram mais de 50%, “além de várias taxas que estão sendo cobradas, o que aumenta muito o custo do produto”, diz Eduardo Lobo, Presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Pescados (Abipesca).

Isso também pode afetar as mercadorias que necessitam de insumos que são importados, subindo o valor passado aos consumidores. Além disso, o item pode ficar mais caro por causa do dólar ter de ser convertido para real, que está depreciado na comparação com a outra moeda, conta o professor Pera.

Mas, o frete por si só não deve ter impacto nos alimentos do mercado interno, explica Ricardo Santin, presidente da ABPA, pois são setores completamente separados. Entretanto, a perda de oportunidades devido aos prazos mais complicados já é outra história.

Santin diz que o valor da exportação ajuda a compor o equilíbrio de custo de produção. “O nicho de capturar uma oportunidade em dólar, reflete indiretamente no preço do mercado interno, eu tenho que aumentar o preço do mercado interno para complementar”, diz.

Vai melhorar?

De acordo com a ABTTC, há entre os armadores consultados uma grande preocupação quanto ao "Golden Week", tradicional feriado chinês de 7 a 8 dias, iniciando em 1º de outubro, quando todas as atividades são interrompidas.

Segundo Souza, isso deve gerar uma nova pressão na cadeia logística global, que deve ser sentida pelos exportadores e importadores em 30 a 45 dias após a semana festiva.

A Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea) também está especialmente preocupada com o segundo semestre deste ano, que é quando o setor exporta mais.

É o mesmo caso do Sindicato Interestadual da Indústria do Tabaco (SindiTabaco). Segundo a entidade, em levantamento feito junto às associadas - durante os meses de junho e julho - cerca de 2.740 contêineres não saíram dos portos nas datas previstas, o equivalente a 54 mil toneladas de tabaco, com valor estimado de US\$ 170 milhões/FOB).

De acordo com a ABTTC, apenas em janeiro de 2022 a situação deve ser aliviada, com recuperação total apenas no segundo semestre.

A Centronave aponta que algumas medidas estão sendo tomadas para mitigar este cenário, como o adiamento de desativação de embarcações mais antigas e reparos em containers danificados.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 09/09/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SCPAR LANÇA EDITAL PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2021



A SCPAR Porto de Imbituba lançou nesta terça-feira (7) o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 01/2021 para arrendamento transitório do Terminal de Granéis Minerais (TGM) do Porto de Imbituba, localizado na Área A6-1 do porto público.

O objetivo é que o TGM continue a ser utilizado para a movimentação e armazenagem de minério de ferro e outros minerais compatíveis com a área. O Contrato de Transição a ser celebrado terá o prazo de até 180 dias, ou até que o processo licitatório para arrendamento de

longo prazo seja concluído, o que ocorrer primeiro. As propostas podem ser enviadas até 7 de outubro.

O TGM do Porto de Imbituba tem 55.307,90 m², fica próximo ao Cais 3, e já conta com pequenas benfeitorias oriundas da atual ocupação do espaço, utilizado no Modelo Autorização de Uso Precário, tais como terraplanagem e espaço lava-pneus para caminhões.

“O processo de arrendamento transitório é mais um passo na utilização eficiente da área portuária, neste caso, para um tipo de carga que representa uma expressiva movimentação no Porto e está em ascensão”, destaca Fábio Riera, diretor-presidente da Autoridade Portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

TRANSPETRO PREVÊ REDUZIR IDADE MÉDIA DA FROTA PARA 7,1 ANOS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 09 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Companhia pretende fechar 2021 com mais quatro embarcações alienadas. Empresa afirma que estudos de gestão de ativos não contemplam transferência de bandeira para navios do Promef, financiados pelo FMM e construídos no Brasil.

A Transpetro pretende fechar o ano com mais quatro embarcações alienadas, reduzindo para 7,14 anos a média de idade da frota, composta

atualmente por 39 navios em operação. Em 2020, a média caiu, de 13,6 anos para 9,3 anos, após a alienação de 11 navios. Este ano, foram alienadas três unidades, reduzindo a média para 7,6 anos. A empresa prevê ainda a alienação de outra embarcação, se aproximando da média de idade de grandes armadores de navios-tanque do mundo. A companhia destaca que a redução da idade média das embarcações faz parte de sua agenda de eficiência, com foco na segurança, disponibilidade e no aumento do ‘giro’ dos ativos.

Durante sessão no Senado sobre o PL 4.199/2020 (BR do Mar), no final de agosto, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmf), Carlos Müller, disse ter recebido a informação de que a Transpetro teria planos para transferir, para uma subsidiária na Holanda, 15 navios de sua frota construídos em estaleiros nacionais, com incentivo do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e que estão sob bandeira brasileira.

“Não vemos coerência nessa iniciativa, especialmente quando a principal motivação pode ser pagar menos impostos, quando já existe uma frota significativa atuando a serviço da Petrobras em



outras bandeiras. Ao que parece, isso representaria deixar de recolher tributos no Brasil para recolher na Holanda”, apontou Müller, que também preside o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar).

A Transpetro informou à reportagem que os estudos de gestão de ativos não contemplam a transferência de bandeira para os navios do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), financiados pelo FMM e construídos no Brasil. A companhia ressaltou que sempre estuda as melhores oportunidades de adequação ao seu planejamento estratégico, buscando atender à demanda corrente, com foco na geração de resultados positivos, nos indicadores de segurança, na disponibilidade operacional, idade média da frota e eficiência em custos.

“Avaliamos vários cenários que possam ser alavancas de crescimento previstas no plano estratégico da companhia para o período de 2021 a 2025, fortalecendo a marinha mercante brasileira com o seu posicionamento e a viabilização de soluções eficientes”, destacou a Transpetro, por meio de sua assessoria de imprensa. A empresa está posicionada em classes de navio estratégicas para o alívio da produção (shuttle tankers), cabotagem de petróleo e derivados e longo curso para exportação de petróleo e óleo combustível.

A Transpetro ressaltou que avalia constantemente o desempenho operacional e econômico de seus navios, assim como oportunidades de incorporação de novas embarcações. Entre os critérios de gestão ativa da frota adotados pela companhia estão: segurança operacional, projeção de custos (Opex) e investimentos (Capex) requeridos para atingir a eficiência necessária, e projeção de receita futura à luz do mercado de frete. Segundo a Transpetro, o objetivo é o atendimento às demandas de forma mais eficiente, considerando as melhores práticas do mercado mundial.

O índice de disponibilidade operacional (IDO) da frota superou 99% em todo o segundo semestre de 2020. Naquele ano, a Transpetro afirma ter alcançado os melhores resultados mensais no indicador dos últimos três exercícios. Segundo a companhia, o IDO acumulado de 2021 se manteve nesse patamar e, até o mês de agosto, era de 99%. A empresa acredita que o índice no ano passado refletiu principalmente o plano de gestão de portfólio da frota, além do plano de mitigação, que é voltado a aumentar ainda mais a confiabilidade operacional da companhia e preparar os seus navios para os desafios futuros. “O IDO vem sendo foco da gestão da Transpetro. Ele evidencia que os navios da companhia se encontram em plena operação, atendendo às programações solicitadas pelos clientes”, destacou a empresa.

Há cerca de um ano, o Sindmar manifestou que o plano de demissão voluntária (PDV) da companhia evidenciava que não existe na empresa um plano de renovação da frota. À época, o sindicato considerou que a empresa estava limitada a alienar os navios que alcançam idade avançada, aumentando, assim, sua dependência de frotas de navios-tanque de outros países. A Transpetro ponderou que a gestão da frota tem como base a análise de perspectivas técnicas, econômicas e a demanda de mercado, a fim de dispor de um panorama ideal para a tomada de decisões.

A Transpetro acrescentou que o processo de gestão da frota também avalia oportunidades de renovação e expansão, à luz dos requisitos e oportunidades de mercado identificados junto aos potenciais clientes. “Com relação à frota atual, o futuro está na busca por operações mais eficientes. Desenvolvemos um programa de eficiência energética robusto, com ações de curto, médio e longo prazos que vão adequar a frota aos requisitos da IMO (Organização Marítima Internacional) e reforçar nossa visão de respeito à vida e ao meio ambiente”, ressaltou a empresa.

A companhia registrou lucro líquido de R\$ 1,3 bilhão em 2020, dos quais R\$ 11 milhões foram provenientes de alienações e baixa de ativos. O fluxo de caixa operacional alcançou R\$ 4,2 bilhões, um crescimento de 38% em relação ao valor registrado em 2019. A Transpetro destacou que implementou uma extensa agenda que culminou com o melhor resultado da sua história, tanto do ponto de vista de geração de caixa e lucro líquido, quanto do ponto de vista de disponibilidade, eficiência operacional e segurança.

Os navios da Transpetro movimentaram 86 milhões de metros cúbicos de petróleo e derivados em 2020, o que correspondeu a aproximadamente 37% da carga movimentada, por via marítima, pela Petrobras. A avaliação da subsidiária é que esse desempenho contribuiu significativamente para o recorde de exportação de petróleo alcançado pela Petrobras em 2020, ao transportar cerca de 42% das cargas de petróleo do grupo. No total, a Transpetro realizou 2.604 operações, uma média de 249 por mês.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

PORTO ITAPOÁ RECEBERÁ NOVO SERVIÇO DIRETO DE EXPORTAÇÃO PARA O EXTREMO ORIENTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2021



O Porto Itapoá passará a contar com um novo serviço: o Double Call, parte do serviço de longo curso ASAS, do armador Maersk–Hamburg Süd, com saída direta (sem transbordo) na exportação para os principais portos da Ásia.

O Porto Itapoá é o único de Santa Catarina a operar este serviço direto na rotação para exportação, que estará disponível a partir de 17 setembro.

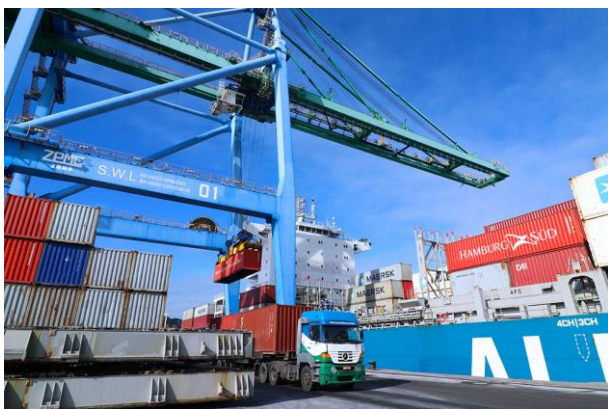
O serviço diminui para 35 dias o transit time de exportação na escala até Hong Kong, o que é uma vantagem competitiva importante num momento em que está aumentando a demanda mundial por commodities brasileiras e as movimentações estão atingindo seu nível máximo. “É mais uma alternativa para escoar os grandes volumes de cargas refrigeradas de proteínas animais provenientes do forte agronegócio dos estados da região Sul, especialmente do Oeste catarinense, além de exportadores das cadeias de celulose e de madeira”, afirma o gerente comercial do Porto Itapoá, Rodrigo Alves.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

PORTO DE IMBITUBA TEM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2021



O Porto de Imbituba movimentou 667,1 mil toneladas em agosto, representando um crescimento de 19,45% se comparado ao mesmo período do ano passado. No acumulado do ano, o porto registra um aumento de 15,44% nas cargas transportadas, em relação ao volume realizado de janeiro a agosto de 2020.

Em 2021, passaram pelo complexo portuário de Imbituba mais de 4,3 milhões de toneladas e 190 navios.

Em agosto, foram atendidas 29 embarcações, com 33 atracações. A carga com maior volume transportada foi o coque, com mais de 100 mil toneladas. As operações foram principalmente de importação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

SCPAR LANÇA EDITAL PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2021



A SCPAR Porto de Imbituba lançou nesta terça-feira (7) o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 01/2021 para arrendamento transitório do Terminal de Granéis Minerais (TGM) do Porto de Imbituba, localizado na Área A6-1 do porto público.

O objetivo é que o TGM continue a ser utilizado para a movimentação e armazenagem de minério de ferro e outros minerais compatíveis com a área. O Contrato de Transição a ser celebrado terá o prazo de até 180 dias, ou até que o processo licitatório para arrendamento de

longo prazo seja concluído, o que ocorrer primeiro. As propostas podem ser enviadas até 7 de outubro.

O TGM do Porto de Imbituba tem 55.307,90 m², fica próximo ao Cais 3, e já conta com pequenas benfeitorias oriundas da atual ocupação do espaço, utilizado no Modelo Autorização de Uso Precário, tais como terraplanagem e espaço lava-pneus para caminhões.

“O processo de arrendamento transitório é mais um passo na utilização eficiente da área portuária, neste caso, para um tipo de carga que representa uma expressiva movimentação no Porto e está em ascensão”, destaca Fábio Riera, diretor-presidente da Autoridade Portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

MINFRA LANÇA PROGRAMA FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2021



Iniciativa da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários tem foco na desburocratização de procedimentos, capacitação dos gestores e investimento em tecnologia, a fim de promover eficiência logística

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) lançou o programa Futuro do Setor Portuário, que reúne uma série de iniciativas para aprimorar a gestão, assegurar a qualidade do serviço prestado e modernizar os terminais portuários brasileiros. A previsão é que o programa intensifique a adoção de medidas de desburocratização dos

procedimentos e de capacitação dos gestores, além de investimentos em tecnologia.

O Futuro do Setor Portuário é coordenado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e foi lançado pelo secretário-executivo do MInfra, Marcelo Sampaio, durante o anúncio dos vencedores do Prêmio Portos + Brasil, que reconhece as melhores iniciativas do setor. Conforme Sampaio, o programa faz parte da agenda de transformação digital do MInfra e do Governo Federal.

“Algumas iniciativas já estão em andamento e outras serão implementadas. Em linhas gerais, são iniciativas para aumentar a competitividade do setor portuário, com a lógica de compartilhamento

de responsabilidades e autonomia de gestão”, ressaltou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

PRIORIDADES – Entre os objetivos do programa estão o aperfeiçoamento dos processos normativos e marcos regulatórios federais, além da melhoria da comunicação e do alinhamento do processo de governança, frente aos desafios e à realidade de gestão administrativa dos portos públicos. “Estamos agregando ações para que, desta forma, elas possam gerar um valor ainda maior para o setor. Como o próprio nome do programa diz, estamos agindo no presente para garantir um futuro de sucesso para o setor portuário”, ressaltou Piloni.

“Os portos brasileiros são peças chave no desenvolvimento do nosso país, no crescimento da economia e na geração de empregos. Todas essas iniciativas contribuem para o Brasil ser exemplo de eficiência logística e reduzir o famoso custo Brasil”, acrescentou o diretor do departamento de Gestão e Modernização Portuária da SNPTA, Otto Luiz Burlier.

AÇÕES – As iniciativas do programa estão organizadas em eixos. O primeiro é a Melhoria da Regulação, que tem como foco a revisão e a implementação de atos normativos, promovendo segurança jurídica, agilidade e flexibilidade dos investimentos privados nos portos organizados. O segundo eixo é a Modernização da Gestão, especialmente nas companhias docas e portos delegados. A ideia é melhorar a governança, reforçando a autonomia gerencial e a descentralização de competências com a implementação de metas estratégicas, a fim de obter melhores resultados das empresas.

O eixo Capacitação estimula o aperfeiçoamento contínuo dos dirigentes e dos trabalhadores do setor. Já no eixo Inovação estão sendo implantados projetos de inteligência logística, fortalecendo a transformação digital nos portos. Espera-se alcançar mais eficiência para as operações portuárias, com impacto positivo para o setor de logística e mais competitividade para o país.

Para o andamento do projeto, são realizadas reuniões periódicas de alinhamento entre as companhias docas e os portos delegados. Os encontros têm a finalidade de acompanhar o andamento das ações, ajustar rumos e potencializar seus resultados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

PORTOS DO PARANÁ MOVIMENTARAM 39,2 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2021



Os portos do Paraná já movimentaram 39.253.267 toneladas de carga de janeiro a agosto. Puxado principalmente pela alta nas importações, o volume acumulado é 2% maior que registrado no mesmo período do ano passado, com 38.672.584 toneladas.

As exportações registraram queda de 8% em comparação com o período de 2020, principalmente pelo comportamento das commodities agrícolas no mercado externo.

O desembarque dos fertilizantes segue aquecido. Em junho e julho, foram desembarcados mais de um milhão de toneladas de adubos importadas pelos portos paranaenses.

No acumulado dos oito meses, 7.282.981 toneladas de adubo foram importadas pelos terminais de Paranaguá e Antonina. O volume é 16% maior que as 6.301.194 toneladas descarregadas no período, em 2020.

Os fertilizantes representam quase 46% de tudo o que foi importado pelos portos do Paraná de janeiro a agosto, neste ano: 15.845.192 toneladas de produtos dos diversos segmentos.

O volume de importação acumulado nos oito meses é 20% maior que as 13.207.127 toneladas registradas nesse sentido do comércio internacional, no mesmo período do ano passado.

A carga geral teve alta de 35% no período, malte e cevada mais 27%, metanol mais 13%, trigo mais 8% e os óleos vegetais mais 146%).

Foram embarcados e desembarcados 60.548 veículos neste ano. 625.393 TEUs passaram pelos portos da região nos últimos oito meses, contra 604.787 TEUs no ano passado.

Considerando somente as exportações, houve um aumento nos volumes carregados de açúcar (+13%), óleos vegetais (+7%), celulose (+6%) e carga geral (+3%).

De janeiro a agosto deste ano, 23.408.075 toneladas foram exportadas pelos terminais paranaenses. No mesmo período do ano passado, 25.465.457 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

EBNS MANIFESTARAM NECESSIDADE DE MAIS PRAZO PARA FINANCIAMENTO DE DOCAGENS

Daniilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08 Setembro 2021

Na última reunião do CDFMM, realizada em julho, Syndarma registrou que norma do Conselho Monetário Nacional (CMN) não contemplava reescalonamento dos agentes financeiros.

Empresas brasileiras de navegação (EBNs) manifestaram ao Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) que a resolução 4919/2021 do Conselho Monetário Nacional (CMN) não contemplou a ampliação do prazo de financiamento de docagem, além de outros pleitos que vêm sendo solicitados pelo segmento. Na última reunião ordinária do CDFMM, realizada em julho, o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) registrou que a norma, que substituiu resolução CMN 3828/2009 a partir de agosto, não contemplava, por exemplo, a comissão de reescalonamento dos agentes financeiros, sugerida pela entidade.



Arquivo/Divulgação

De acordo com a ata da reunião, o conselheiro Rafael Furtado informou à representante do Syndarma que o assunto se encontrava em tratativa junto ao Ministério da Economia, no processo que contempla as alterações previamente analisadas pelo CDFMM. A resolução CMN dispõe sobre a consolidação das normas que regulamentam a aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O segmento de apoio marítimo busca uma solução junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do FMM, para ampliar os prazos de financiamento. Em sessão no Senado realizada no final de agosto, a vice-presidente executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), Lilian Schaefer, contou que as EBNs seguem pressionadas por conta de custos extraordinários de prevenção à Covid-19 que precisaram ser adotados durante a pandemia, reduzindo as receitas dos contratos operacionais e dificultando o pagamento do financiamento de embarcações.

Na ocasião, falando também como representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT), ela defendeu propostas objetivas de alteração no texto do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) para que se incluam mecanismos permitindo aos agentes financeiros alongar os prazos de carência e amortização dos financiamentos contratados com recursos do FMM. A CNT também espera que o Senado aprove no PL instrumentos que permitam o financiamento para manutenção preventiva de embarcações com recursos do FMM.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021

FORNECEDORES DEFENDEM PARTICIPAÇÃO MAIOR DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS EM CONTEÚDO LOCAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Abimaq entende que índice global de 25% está aquém da capacidade do segmento. ANP considera que debate deveria focar em tornar atrativos investimentos no Brasil para contratos já assinados, sem pensar em ampliar requisitos para contratos futuros.

A Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) considera que o conteúdo global de 25% em projetos de FPSOs (unidades flutuantes de armazenamento e transferência) ainda está muito aquém da capacidade produtiva do segmento no Brasil. O entendimento da associação é que tal percentual exigido pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) é facilmente preenchido com itens que só podem ser executados no país, pois não poderiam ser importados, como serviços de lançamento de linhas, lançamento da árvore de natal, lançamento de manifolds e cravamento das estacas.

"Aquilo que poderia ser conteúdo local adicionado, não existe. No painel dinâmico da ANP, fica claro que não está sendo feita uma participação no nível que podemos fazer de máquinas e equipamentos", disse o diretor-executivo da Abimaq, Alberto Machado, durante a 12ª reunião ordinária da comissão especial de indústria naval, offshore e petróleo da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj), realizada no final de agosto.

A associação considera que o relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) que sugeriu as mudanças nos índices de conteúdo local foi equivocado porque foi baseado no case das sondas, que teria sido um dos maiores erros cometidos pela Petrobras no passado. Machado lembrou que, por conta da oscilação de demanda no mercado internacional, esses preços variaram muito naquele período. Ele disse que a Petrobras fechou contratos firmes com diária da ordem de US\$ 650 mil com sondas da Sete Brasil e, de uma hora para outra, os preços que chegaram a US\$ 800 mil/dia, despencaram para US\$ 250 mil/dia. Por conta disso, a empresa cancelou contratos e poucas das 28 sondas foram entregues.

"O TCU usar exemplo de sondas para dizer que a indústria nacional não atendeu o conteúdo local é absurdo em termos de país porque usa um dado errado para provar uma posição que só interessa às oil companies", criticou. Machado salientou que, naquele período, a associação falou sobre essas questões, sem sucesso, com representantes do TCU e do Ministério de Minas e Energia (MME), inclusive em reuniões do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

A Abimaq avalia que os dados usados no relatório foram fornecidos pelas operadoras estrangeiras e que a indústria não participou desse relatório na origem. "Os dados colocados lá são de sondas. Tem que se fazer uma amostragem porque FPSO não tem nada a ver com sondas. A única coisa



que é igual é o casco, mas o conteúdo de máquinas e equipamentos presente no FPSO é extremamente maior do que é uma sonda”, acrescentou.

Na ocasião, o superintendente de conteúdo local da ANP, Luiz Bispo, defendeu que o debate da política de conteúdo local deveria focar em tornar atrativos investimentos no Brasil para todos os contratos que já estão assinados, sem pensar muito em aumentar requisitos para contratos futuros. “Os contratos que estão firmados hoje serão responsáveis por demandas expressivas nos próximos anos. O contrato, quando vier a ser assinado, só representará demanda firme de grandes aquisições de equipamentos daqui a uns oito anos”, avaliou.

Para Bispo, os percentuais praticados nos projetos que estão em curso são os que estão gerando demanda de fato. Ele reconheceu que a indústria nacional tem capacidade tecnológica e de entrega, mas ponderou que conseguir tornar esse investimento atrativo permitirá independência do índice mínimo. O superintendente considera a política de conteúdo local a ‘ponta iceberg’ de uma política industrial que precisa ser discutida. “Não adianta torná-lo vilão ou salvador da pátria sem uma grande discussão da política industrial no Brasil. Ele, por si só, não conseguirá resolver”, concluiu Bispo.

O vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, afirmou que o percentual de conteúdo local só favoreceu empresas estrangeiras da indústria de petróleo, interrompendo um ciclo em que a política conseguiu índices da ordem de 65% em uma série de projetos do setor. Ele admitiu que era necessário mexer nos percentuais, mas lamentou que a proposta intermediária [índice de 40%] apresentada por estaleiros, fornecedores de equipamentos e entidades setoriais não foi aceita pelo CNPE à época. “Se houver demanda perene e de longo prazo, a indústria de navieças irá se instalar para atender nossa demanda e não precisaremos usar o Repetro porque teremos indústria no Brasil para atender as necessidades”, projetou.

O superintendente adjunto de conteúdo local da ANP, Gustavo Tinoco, ressaltou que a agência trabalhou e conseguiu a aplicação de 40% de conteúdo local em contratos aditados, por meio da resolução 726. Ele disse que os contratos até a 14ª rodada puderam ser aditados e que, em mais de 250 desses termos, foram mantidos percentuais de 40% das plataformas, divididos em três segmentos: engenharia; máquinas e equipamentos; construção, integração e montagem. “A alteração de política no passado foi objeto do TCU, que apresentou indicadores mostrando que a política não estava cumprindo objetivos. A indústria de petróleo e gás estava reclamando e o TCU emitiu parecer sobre multas e pedidos de waiver”, afirmou Tinoco.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006