

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 005/2021  
Data: 08/01/2021**

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>3</b>
PORTO DE SANTOS QUER IMPLANTAR NOVAS TECNOLOGIAS COM A 'INTERNET DAS COISAS' .....	3
APREENSÃO DE VIDEOGAMES CRESCE MAIS DE 500% .....	3
MARÉ IMPERFEITA .....	4
<b>ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS</b> .....	<b>5</b>
PORTOS DO NORTE-NORDESTE TÊM ARREDAMENTOS PREVISTOS PARA 2021/2022 .....	5
PESQUISA DESTACA OS 3 PAÍSES QUE MAIS COMPRAM DO BRASIL .....	7
COM 25,6 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2020, PORTO DE SUAPE BATE NOVO RECORDE HISTÓRICO .....	8
ADIDO DO USDA MANTÉM PREVISÃO DE SAFRA DO BRASIL E REDUZ A DA ARGENTINA .....	9
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>10</b>
SINDAPORT PEDE A PREFEITO QUE PORTUÁRIOS TENHAM PRIORIDADE NA VACINAÇÃO .....	10
MOTORISTAS ENCONTRAM BOAS CONDIÇÕES DE TRÁFEGO NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES .....	11
PORTOS E PARCEIROS REFORÇAM AS REGRAS DE TRÂNSITO NO CAIS.....	11
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>13</b>
MEDIDAS EMERGENCIAIS DO GOVERNO AJUDARAM A IMPRIMIR MELHORA, DIZ IBGE.....	13
ANFAVEA PREVÊ CRESCIMENTO DE 15% DAS VENDAS DE VEÍCULOS EM 2021 .....	14
INDÚSTRIA ACUMULA CRESCIMENTO DE 40,7% EM SETE MESES DE ALTAS, DIZ IBGE .....	14
<b>FOLHA DE PERNAMBUCO - PE</b> .....	<b>15</b>
BRASIL VIVE BOOM EM EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS APESAR DA PANDEMIA .....	15
<b>CBN Recife - PE</b> .....	<b>16</b>
AGEMAR E REVISE COMBUSTÍVEIS INVESTEM R\$ 20 MI PARA DAR AUTONOMIA DE VOO A AERONAVES QUE VÃO A FERNANDO DE NORONHA .....	16
<b>O DIA ONLINE</b> .....	<b>17</b>
FIM DOS PROGRAMAS EMERGENCIAIS MOSTRA COMPROMISSO FISCAL, DIZ SECRETÁRIO DA ECONOMIA .....	17
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>18</b>
VÍDEO: NOVO DIRETOR-GERAL DA ANP TOMA POSSE NESTA SEXTA, ÀS 11H.....	18
DEPUTADOS E SERVIDORES TENTAM EVITAR PRIVATIZAÇÃO DA CEEE DISTRIBUIÇÃO .....	19
OS PILARES DA AUTOSSUFICIÊNCIA EM COMBUSTÍVEIS .....	20
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>23</b>
APÓS COMPRAR PARQUES EÓLICOS DA PETROBRAS, VINCI TEM APETITE PARA MAIS E AVALIA CEDAE.....	23
BOLSA RENOVA RECORDE E FECHA A 125 MIL PONTOS, COM OTIMISMO NO EXTERIOR; DÓLAR SOBE A R\$ 5,41.....	24
SETOR DE VEÍCULOS SUPERA PATAMAR PRÉ-PANDEMIA E PUXA PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM NOVEMBRO .....	26
NA DISPUTA ENTRE EUA E CHINA EM TORNO DO 5G, TELES APOSTAM EM 'REDE ABERTA' .....	28
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>31</b>
FALTA DE CONTÊINERES E FRETE MARÍTIMO SUBINDO: O QUE ESTÁ ACONTECENDO?.....	31
GOVERNO PREVÊ NOVA VERSÃO DA CARTEIRA VERDE AMARELA PARA COMBATER DESEMPREGO NO PÓS-COVID.....	32
PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE EM 16 DE 26 RAMOS ANTE NOVEMBRO DE 2019, DIZ IBGE .....	33
DEZESSETE ATIVIDADES INDUSTRIAIS JÁ SUPERARAM AS PERDAS DA PANDEMIA, DIZ IBGE .....	34
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>35</b>
DEMANDA GLOBAL POR FRETE AÉREO CAI 6,6% EM NOVEMBRO, APONTA IATA .....	35
PESQUISA MOSTRA QUE TRIPLICOU NÚMERO DE ARBITRAGENS COM O PODER PÚBLICO .....	36
GOVERNO DE SP DEVE REVOGAR ALTA DE ICMS DE FORMA AMPLA .....	38
DESTAQUES - VALOR ECONÔMICO .....	39
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>40</b>
MINFRA ANALISA PROPOSTA DA CGU DE MUDANÇA NO MODELO DE DRAGAGEM .....	40
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>41</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	41



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### PORTO DE SANTOS QUER IMPLANTAR NOVAS TECNOLOGIAS COM A 'INTERNET DAS COISAS'

Interessados em participar do chamamento público terão 30 dias para solicitar autorização da APS para integrar esse processo

*Da Redação*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120180:1601066259/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120180:1601066259/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=fafdaed&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*IOT pode agilizar e controlar processos no complexo portuário (Carlos Nogueira/AT)*

A Autoridade Portuária de Santos (APS) planeja implantar tecnologias como a Internet das Coisas (em inglês, Internet of Things ou IOT) no complexo portuário. E para isso, lançou ontem um edital de chamamento público para receber a doação de projetos e estudos técnicos, a fim de subsidiar a eventual instalação de uma rede sem fio de longo alcance do tipo LoRa (Long Range) para aplicação em IoT no cais santista.

Em nota divulgada na noite desta quarta-feira (6), a APS informou que “possibilitará facilitação de redes públicas ou compartilhadas com o uso de tecnologias como IoT é estratégico para a administração do Porto de Santos”, argumentando que tal iniciativa pode otimizar a logística portuária.

Segundo a Autoridade Portuária, os estudos que forem doados vão poder subsidiar a implantação do serviço IoT na área do Porto Organizado. Pesquisa realizada pela APS mostrou que mais de 20% dos arrendatários do complexo portuário têm interesse em utilizar a IoT em sensores de umidade do ar, elevadores, temperatura, proximidade, velocidade, presença e monitoramento de vagas de pátio. E mais de 40% gostariam de usar essa tecnologia em sensores de chuva, incêndio, vazamento de gás e ambiental; e mais de 50%, em controle de equipamentos, movimentação de ativos, sistemas de identificação, detecção de movimento e medidores de energia.

O edital do chamamento foi publicado no Diário Oficial da União(DOU) e está disponível neste endereço eletrônico. <http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Edital-Chamamento-Publico-LORA-IOT1.pdf>

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 08/01/2021*

## APREENSÃO DE VIDEOGAMES CRESCE MAIS DE 500%

Nos primeiros dez meses de 2020, mais de 19 mil consoles de videogames foram apreendidos no Porto de Santos

*Por Beatriz Araujo Colaboradora*

Mais de 19 mil consoles de videogame e cerca de 400kg de produtos de baixo valor foram apreendidos de janeiro até outubro no Porto de Santos, segundo informações da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos. Considerando apenas esses equipamentos eletrônicos, houve um crescimento de 536% nessas retenções, na comparação com o mesmo período do ano passado.



Nos dez primeiros meses de 2019, foram apreendidas 2.983 unidades de videogames, com valor estimado de R\$ 125 mil. Os 19 mil consoles e as mercadorias de baixo valor deste ano foram avaliados em R\$467 mil. De acordo com a Alfândega do Porto de Santos, essas apreensões ocorreram pois os videogames ostentavam marcas falsas, sua importação envolveu falsas declarações de conteúdo ou, então, estas mercadorias acabaram abandonadas nos terminais portuários e retroportuários de complexo marítimo.

As cargas retidas, segundo a Alfândega, são majoritariamente de importação, destinadas a grandes varejistas e atacadistas brasileiros, a maioria da Grande São Paulo.

Após serem apreendidos, estes videogames podem ser destinados para os leilões promovidos pela Receita Federal, a doações, incorporações ou destruição. Caso os produtos não atendam aos requisitos de saúde e segurança definidos por órgãos como a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), eles serão destruídos.

Atualmente, também tem chamado a atenção da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos a alta incidência de falsas declarações e falsificações de brinquedos, rolamentos e vestuários. De acordo com o órgão, tendências de mercadorias específicas apreendidas na região variam de tempos em tempos

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*  
*Data : 08/01/2021*

## MARÉ IMPERFEITA

No ano de 1888, iniciavam-se as obras para a construção do Porto de Santos – SP, ficando registrada nos livros de história sua inauguração, em fevereiro de 1892, com um trecho de 260 metros de cais construído, tendo como primeira atracação o navio inglês Nasmyth que, em seguida, rumou à Europa carregado de café – partindo do primeiro porto estruturado do País. A origem do Porto de Santos não trouxe benefícios apenas à economia cafeeira, mas, também, proporcionou o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do Brasil.

Nos dias atuais, a realidade é outra e o Porto movimentou, durante o ano de 2020, 146,5 milhões de toneladas de cargas – superando em 9,3% o volume de 2019 e extrapolando as projeções – conforme dados divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A marca impressiona ainda mais sabendo que no referido ano a economia nacional foi fortemente afetada pela pandemia, destacando-se o agronegócio como vetor das movimentações de cargas.

Os dados parecem demonstrar que o setor navega de vento em popa, porém, é certo que a pandemia da covid-19 transformou a dinâmica das relações internacionais e deve ser observada com cautela. Esta onda positiva pode advir de taxas de juros globais reduzidas e enfraquecimento do dólar, mas o crescimento da demanda por mercadorias chinesas gera aumento no preço do frete marítimo, o que, por óbvio, é sempre suportado pelo consumidor final.

O efeito imediato será refletido nos segmentos dependentes de importações do país asiático, como, por exemplo, produtos da linha marrom (elétricos e eletrônicos). Já foi divulgado pela Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros) reajuste de 90% dos contratos anuais, bem como aumento de 200% no custo para empresas que realizam importações casuais.

Especialistas do setor consideram que o frete marítimo da rota China Brasil atingiu, nesta semana, um patamar raro – US\$ 10 mil por TEU (medida padrão para contêineres) – quantia que há um ano estava em US\$ 2 mil. O avanço vertiginoso é atribuído ao desalinho entre oferta e demanda ocorrido em 2020, bem como à retomada de solicitações de empresas brasileiras concomitantemente com Europa e Estados Unidos.

Seja como for, até a mais inexperiente das pitonisas pode vaticinar que o consumidor é quem arcará com o referido aumento, que certamente será repassado no preço final, se a questão não for

acompanhada de perto pelas instituições públicas. Para proteger tanto as empresas nacionais como os consumidores, é essencial o fornecimento de subsídios para aumentar a competitividade do transporte marítimo nacional, reduzir custos logísticos e combater práticas abusivas, especialmente nesse momento de retomada da economia global. Afinal, como nos ensina Sergio Matte: “a história das nações é escrita como trabalho de seus filhos, com a riqueza do seu solo e com o movimento dos seus portos”.

*Fonte: A Tribuna de Santos – Artigo do sócio do Ortiz& Ferri Advogados, Stéfano Ribeiro Ferri*

*Data : 08/01/2021*



### **ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS PORTOS DO NORTE-NORDESTE TÊM ARREDAMENTOS PREVISTOS PARA 2021/2022**

*Fonte de Informação: Revista O Empreiteiro*

Com a previsão de movimentar mais de R\$ 30 bilhões em investimentos no setor portuário até 2022, o Governo Federal espera realizar cerca de 30 licitações e assinar 60 contratos de adesão de terminais de uso privado.

Larry Carvalho, advogado e árbitro com experiência em litígios e ênfase em transporte marítimo, analisa o setor, notadamente os terminais portuários do Norte e Nordeste, que terão áreas a serem arrendadas. Veja a seguir:

A ideia do Ministério de Infraestrutura é a de até o fim de 2022, entregar setor portuário devidamente organizado, com segurança jurídica e sem contratos vencidos.

A Lei dos Porto (12.815) foi fundamental para o avanço do arrendamento de terminais portuários no Brasil, uma vez que decretou o fim das limitações para uso dos portos totalmente privados. Anteriormente, os entes privados tinham que movimentar majoritariamente cargas próprias e só podiam operar com cargas de terceiros como atividade complementar.

Assim, com a flexibilização da regra permitiram maior segurança jurídica aos players que não possuíam carga própria, principalmente para os prestadores de serviço de logística e operadores multimodais.

Avança, também, a privatização das Companhias Docas, responsáveis pela administração dos Portos Públicos. Em breve devemos ter a completa desestatização da CODESA (Espírito Santos) e da CODEBA (Bahia).

A BR do Mar (pendente de votação pelo Senado) também deve impulsionar a atração de investimentos privados para o setor portuário e de cabotagem -principalmente, devido a minirreforma portuária que foi aprovada pelo Congresso Nacional em 2020 e prevê a flexibilização de regras para os arrendamentos de terminais para cabotagem.

Algumas áreas portuárias se encontram em processo de arrendamento nas regiões Norte e Nordeste.

#### **Porto de Maceió**

O porto também possui área para arrendamento, que já passou de sua fase de consulta pública e atualmente está pendente de aprovação do TCU: a MAC13. O terminal é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de cargas, especialmente açúcar granel.

Os investimentos previstos para o contrato serão a partir de R\$ 55,7 milhões. O prazo contratual é de 25 anos com uma área de 71.262 m<sup>2</sup> e capacidade de escoamento da produção de cargas de até 1,74 milhão de toneladas.

O Governo Federal recentemente recebeu o estudo para as áreas MAC11 e MAC12, que serão destinadas ao manuseio e armazenamento de granéis líquidos, principalmente combustíveis. As áreas devem ser arrendadas até o final de 2021 por um prazo de 25 anos.

O objetivo é que os dois terminais tenham a capacidade para movimentar, no mínimo, cerca de 600 mil toneladas de combustíveis e 230 mil toneladas de GLP por ano, consolidando as perspectivas futuras de aumento da demanda por combustíveis no país, principalmente na região Nordeste.

Também já se encerram os estudos e iniciará a fase de consulta pública da área MAC14 com um total de 32.938 m<sup>2</sup> para movimentação de toras e cavaco de madeira.

Com 7.932 m<sup>2</sup>, a área MAC10, do Porto de Maceió (AL), é destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico. A empresa francesa Timac Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes foi a vencedora do leilão, realizado no fim do ano passado. O investimento total por parte dos arrendatários em instalações e equipamentos necessários para operação será em torno de R\$ 12,7 milhões.

### **Porto de Salvador**

Encontra-se em estudo pelo Governo Federal a desestatização dos Portos Organizados de Salvador/Aratu-Candeias/Ilhéus e Companhia Docas da Bahia (CODEBA).

Será um contrato de 35 anos no momento, mas ainda não existe estimativa do investimento necessário.

### **Porto de Aratu**

A área ATU12, do Porto de Aratu (BA), é destinada à movimentação e armazenagem de granéis. A CS Brasil Transporte de Passageiros e Serviços Ambientais, empresa do grupo JSL, arrematou o terminal, no final do ano passado. O terminal tem uma área de 152 mil m<sup>2</sup> e demandará R\$ 245 milhões de investimento ao longo dos 25 anos de arrendamento.

A mesma empresa também arrematou a ATU18 por 15 anos. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de granéis e possui área de 51.562 m<sup>2</sup>, com a expectativa de movimentar 20,469 milhões de toneladas. Os investimentos devem chegar a R\$ 120 milhões.

### **Porto de Suape**

Atualmente com seu arredamento em fase de estudos, a área SUA01, do Porto de Suape (PE), é destinada à movimentação e armazenagem de carga Roll on- Roll off (Ro-Ro). Os investimentos previstos são na ordem de R\$ 7,5 milhões.

### **Areia Branca**

No Rio Grande do Norte, o governo pretende arrendar a área do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab), especializado em movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho.

O processo já encerrou sua fase de consulta pública e está em fase de apresentação ao TCU. O contrato será de 25 anos e estima-se a movimentação de aproximadamente 70 milhões de toneladas de sal durante o período, requerendo um investimento aproximado de R\$ 165 milhões de reais.

### **Porto de Mucuripe**

No Estado do Ceará, é esperado que em breve aconteça o arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Mucuripe, que recentemente foi avaliado como a melhor opção de investimento em portos a partir de um estudo conjunto realizado pela FGV e a revista Portos e Navios.

O terminal já dispõe de instalações completas para embarque, desembarque e trânsito de passageiros, como armazém de bagagens, sala para órgãos fiscalizadores, estacionamento externo

com 200 vagas para automóveis e 40 vagas para ônibus, bares, restaurantes e lojas de conveniência.

O arrendamento foi suspenso temporariamente devido à pandemia do novo coronavírus.

O Porto de Mucuripe também possui outra área em processo de arrendamento, aguardando aprovação do TCU. É o terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos, denominado área MUC01. Com 6.000 m<sup>2</sup> do terminal, será arrendado por 25 anos.

### **Porto do Itaqui**

No Maranhão, haverá o arrendamento de mais quatro terminais de combustível no Porto de Itaqui: IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13, responsáveis pela movimentação e armazenamento de granéis líquidos, principalmente combustíveis, além de outras instalações complementares.

O complexo funciona como um hub de distribuição para as regiões norte e nordeste, atendendo Maranhão, Tocantins, Pará e Mato Grosso, além de outros estados próximos por navegação de cabotagem.

Os arrendamentos já foram autorizados pelo TCU e editais publicados com data prevista para leilão em 9 de abril de 2021.

O terminal IQI03 possui área aproximada de 30.000 m<sup>2</sup> pelo período de 25 anos, possuindo parte brownfield e parte greenfield. O arrendamento aumentará a capacidade estática do terminal em 7.633 m<sup>3</sup>, permitindo que atinja a capacidade de tancagem de 28.039 m<sup>3</sup> em 2023. A previsão é de investimento de R\$ 106 milhões.

Já o terminal IQI11, possui uma área brownfield de 33.607 m<sup>2</sup>, que será arrendado por vinte anos. Os investimentos previstos irão aumentar a capacidade estática do terminal em 30.000 m<sup>3</sup>.

O IQI12, por sua vez, possui uma área greenfield de 34.183 m<sup>2</sup> com investimentos previsto na ordem de R\$ 177,3 milhões.

### **Porto de Santana**

No Estado do Pará também constam algumas opções de arrendamento. Entre eles, o MCP02, arrendado para movimentação e armazenagem de granel vegetal sólido, especialmente farelo de soja. É uma área brownfield com 3.136,74 m<sup>2</sup>, com previsão de implantação de silos e correias transportadoras interligadas ao píer 1 e 2 do Porto de Santana e um contrato de 25 anos, prorrogável. O arrendamento já foi aprovado pelo TCU e aguarda publicação de edital.

Outra área no porto é a VDC10, com 162.856 m<sup>2</sup> brownfield, dedicada à movimentação, armazenagem de granel líquido, alumina e hidrato. O contrato terá o prazo previsto de 25 anos, prorrogável sucessivas vezes e um investimento previsto de R\$ 422 milhões. O arrendamento já passou por crivo de consulta pública e aguarda aprovação.

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados*

*Data : 08/01/2021*

## **PESQUISA DESTACA OS 3 PAÍSES QUE MAIS COMPRAM DO BRASIL**

Um levantamento apurou quem foram os mais assíduos parceiros comerciais do Brasil no terceiro trimestre de 2020. Os que mais compraram produtos brasileiros são a China, os Estados Unidos e a Argentina. Os números constam no relatório Descartes DatamyneTM, que contempla o maior número de análises sobre produtos, praças e mercadorias de 230 países em cinco continentes.

A China é disparado o melhor comprador. O país recebeu 35,21% do total comercializado pelo Brasil no mercado internacional, o que significa montantes da ordem de US\$ 19,4 bilhões. Historicamente, a China é o país que mais compra do Brasil: em 2019, respondeu por 27,76% do total exportado

(US\$ 16,3 bilhões), e em 2018, por 27,48% (US\$ 17,4 bilhões). O maior volume se refere à commodities como grãos e proteínas.

Em segundo lugar estão os Estados Unidos com volume de 9,29% do total exportado no terceiro trimestre (US\$ 5,1 bilhões); em 2019, o país respondeu por 12,38% do total (US\$ 7,2 bilhões) e, em 2018, por 11,89% (US\$ 7,5 bilhões).

Em terceiro lugar aparece a vizinha Argentina, que no terceiro trimestre comprou 4,06% das exportações brasileiras (US\$ 2,2 bilhões). O país latino também mantém posição histórica no ranking, já que em 2019 atingiu a marca de 4,13% das exportações partindo do Brasil (US\$ 2,4 bilhões), e em 2018, de 5,43% (US\$ 3,4 bilhões).

Completando a lista dos dez maiores compradores aparecem, em ordem crescente, Países Baixos (Holanda), Cingapura, Chile, Espanha, Panamá, Alemanha e México. Juntos estes dez países somaram US\$ 55,2 bilhões.

Já em relação aos produtos mais vendidos a liderança é da soja. A oleaginosa aparece com um volume de US\$ 2,7 bilhões; o ferro, com US\$ 18 milhões; óleo bruto de petróleo e minerais betuminosos, com US\$ 16,5 milhões; açúcar, com US\$ 5,9 milhões e carne bovina, com US\$ 5,4 milhões.

Fonte: Informativo dos Portos – Agrolink

Fonte : **ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

Data : 08/01/2021

## COM 25,6 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2020, PORTO DE SUAPE BATE NOVO RECORDE HISTÓRICO

Da Redação PORTO DE SUAPE

Granéis líquidos impulsionaram resultados, com 19,1 milhões de toneladas movimentadas no ano



[http://www.suape.pe.gov.br/images/noticias/2021/46974987574\\_6ccb8f7792\\_c.jpg](http://www.suape.pe.gov.br/images/noticias/2021/46974987574_6ccb8f7792_c.jpg)

O Porto de Suape começa o ano comemorando um novo recorde histórico. Balanço anual contabiliza 25,6 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um aumento de 7,53% em relação a 2019, quando o porto movimentou 23,8 milhões de toneladas. Em números absolutos são 1,8 milhão de toneladas a mais. É o maior volume já registrado nos 42 anos de

Suape e acima da meta estabelecida para o ano, marcado por uma pandemia que atingiu a economia mundial.

"O aumento da demanda pelo Gás Liquefeito de Petróleo (GLP, o gás de cozinha), óleo bunker (combustível marítimo) e petróleo teve grande influência nos resultados e devemos destacar também o crescimento do transbordo de contêineres, fruto de uma estratégia comercial conjunta do Tecon com o porto, ofertando condições especiais ao mercado. Essas operações de transbordo tiveram um crescimento de 57,6%, saltando de 26.361 TEUs em 2019 para 41.560 TEUs em 2020", observa o presidente do Porto de Suape, Leonardo Cerquinho. "Esse é o primeiro passo em direção à vocação de Suape em tornar-se hub da região nordeste para a operação de contêineres, como já somos nos granéis líquidos e veículos. Novas ações estão previstas para o ano de 2021, que alçarão a operação de contêineres de Suape a outro patamar de competitividade".

Suape se mantém líder nacional na movimentação de granéis líquidos (combustíveis, GLP, óleos minerais, etc.), o que o torna também o principal porto de cabotagem do Brasil, a partir da distribuição dos produtos para outros terminais em navios menores. Esse tipo de carga, que



representa 74% da movimentação em Suape, teve um crescimento de 8,4%, passando de 17,6 milhões de toneladas em 2019 para 19,1 milhões no ano passado. São 1,4 milhões de toneladas a mais.



[http://www.suape.pe.gov.br/images/noticias/2021/28094139289\\_d3d4255801\\_c.jpg](http://www.suape.pe.gov.br/images/noticias/2021/28094139289_d3d4255801_c.jpg)

As cargas contêinerizadas apresentaram um crescimento de 3,6% em toneladas, passando de 5,3 milhões de toneladas para 5,5 milhões de toneladas. Em TEUs (do inglês Twenty-foot Equivalent Unit - unidade equivalente a 20 pés), esse aumento foi de 1,6% (de 476.304 TEUs para 483.919).

Impulsionados pelo crescimento da demanda de trigo, os grãos sólidos tiveram o maior percentual de aumento, tendo encerrado o ano com 588,2 mil toneladas, 19,8% a mais do que no ano anterior, com 490,8 mil toneladas. Já a carga geral solta contabilizou aumento de 4,4%, saindo de 386,5 mil toneladas em 2019 para 403,4 mil toneladas em 2020.

"Foi um ano de desafios imensos, vencidos com muita união, responsabilidade e compromisso por parte de toda a comunidade portuária e do Governo do Estado/Secretaria de Desenvolvimento Econômico. Tivemos que nos adaptar, adotar uma série de medidas para proteger a saúde dos trabalhadores portuários (ainda em vigor) e garantir o abastecimento da população. E hoje podemos comemorar resultados excepcionais, pois não só garantimos o bom funcionamento de Suape, mas aumentamos a produtividade e avançamos em muitos projetos e ações que vêm tornando o porto ainda mais competitivo. E as perspectivas para 2021 são bastante positivas, há muitas e importantes sementes plantadas", comemora Cerquinho.

**Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

**Data : 08/01/2021**

## ADIDO DO USDA MANTÉM PREVISÃO DE SAFRA DO BRASIL E REDUZ A DA ARGENTINA

A safra de soja do Brasil 2020/21 foi estimada em recorde de 131,5 milhões de toneladas, estável ante projeção anterior apesar de preocupações climáticas, apontou o adido do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) no país em relatório recente.

O representante do USDA ainda manteve a projeção de área plantada em 38,5 milhões de hectares.

Ambos estão abaixo do dado oficial do USDA, de 133 milhões de toneladas e 38,6 milhões de hectares.

"A semeadura desta temporada foi atrasada em até seis semanas em algumas áreas do país devido ao clima mais seco do que o normal. Embora essas preocupações com o clima sinalizem problemas potenciais para a safra 2020/21, é muito cedo para reavaliar a previsão de rendimento", disse o adido.

Ele manteve sua projeção de exportação de soja do Brasil (maior produtor e exportador global) em 85 milhões de toneladas na temporada, assim como o esmagamento em 45,5 milhões de toneladas.

Já a previsão da safra de soja da Argentina foi reduzida em 1 milhão de toneladas, para 50 milhões de toneladas, devido ao tempo seco, e agora a projeção está em linha com a estimativa oficial do USDA.

**Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

**Data : 08/01/2021**



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### SINDAPORT PEDE A PREFEITO QUE PORTUÁRIOS TENHAM PRIORIDADE NA VACINAÇÃO

Fonte: SINDAPORT (8 de janeiro de 2021 )

A pandemia de Covid-19 já fez mais de 196 mil mortos no Brasil. Já foram notificados mais de 7 milhões e 700 mil casos da doença. Diante desses tristes números e da vacinação que deve começar em breve, a diretoria do SINDAPORT encaminhou ofício nessa segunda-feira, primeiro dia útil do ano, ao recém-empossado prefeito de Santos, Rogério Santos.

No documento, solicitamos que os portuários avulsos, empregados dos terminais e da Autoridade Portuária de Santos sejam considerados do grupo prioritário para a vacinação contra o coronavírus.

No ofício é exposto que “desde o início da pandemia, o Porto de Santos, a Autoridade Portuária e os Terminais Privados não paralisaram um dia sequer as suas atividades, por ser o setor portuário essencial para a economia da Cidade de Santos e do nosso Brasil”.

O presidente do SINDAPORT, Everandy Cirino dos Santos, destaca que como gestor em Saúde Pública, o novo prefeito tem conhecimento de que as grandes pandemias que assolaram o Brasil ao longo da história tiveram como porta de entrada os portos e aeroportos, não sendo diferente agora com a Covid-19. “Em 1918, a gripe espanhola chegou ao Brasil a bordo do navio Demerara. O navio atracou em Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos e não contou com nenhuma fiscalização sanitária. Logo, a gripe se espalhou por todo o país”.

Como o setor portuário é considerado fundamental para a economia do país e não parou nenhum dia por conta da atual pandemia, o SINDAPORT está solicitando que os trabalhadores portuários, que estão trabalhando diariamente na movimentação de carga, na segurança do porto, na operação dos navios, sejam incluídos no primeiro calendário de vacinação.

“Não temos números oficiais sobre quantos portuários avulsos ou com carteira assinada já foram contaminados pelo coronavírus. Mas sabemos que muitos trabalhadores ficaram internados ou afastados em casa. Como a economia não pode parar, pedimos que os trabalhadores portuários, profissionais que estão na linha de frente para trazer recursos à cidade e ao país e enaltecer a balança comercial brasileira, possam ser vacinados com prioridade”, afirma Everandy Cirino dos Santos.

Para auxiliar no processo de vacinação, o SINDAPORT também expôs ao prefeito de Santos que o ambulatório médico-dentário do SINDICATO está à disposição caso a vacinação aos trabalhadores portuários seja realizada.

#### Números em Santos

Nesta segunda-feira, a Prefeitura de Santos recebeu 109 notificações de covid-19 entre munícipes. O número acumulado de casos passou de 30.113 para 30.222.

Foram contabilizados três óbitos por covid-19. Dois deles referem-se a mulheres de 87 e 59 anos, que faleceram em 31 de dezembro e 1º de janeiro, respectivamente. O outro, a um homem de 84 anos, falecido em 30 de dezembro.

Nas últimas 24 horas, o número de pessoas com covid-19 internadas na rede hospitalar de Santos diminuiu de 249 para 231 (-7,2%). Destes, 118 são moradores de Santos (51%) e 113 de outras cidades (49%). Do total de internados, 124 estão em leitos de Unidade de Terapia Intensiva (UTI),

voltados aos casos mais graves, sendo metade de moradores de Santos e a outra parte das demais cidades da região, com 62 pacientes de cada grupo.

A taxa de ocupação geral dos 754 leitos covid-19 disponíveis está em 31%. Entre os 305 de UTI, a ocupação é de 41%. Na rede SUS, a taxa é de 30% e, na rede privada, de 54%.

Mais informações: [www.santos.sp.gov.br/saude/dadoscoronavirus](http://www.santos.sp.gov.br/saude/dadoscoronavirus)

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

Data : 08/01/2021

## MOTORISTAS ENCONTRAM BOAS CONDIÇÕES DE TRÁFEGO NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES

Fonte: Santaportal (8 de janeiro de 2021 )



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/01/2021184830751g-768x431.jpg>

Reprodução/ECOVIAS

TRÁFEGO – O movimento de veículos é tranquilo nas rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) na manhã desta sexta-feira (08), tanto em direção ao Litoral quanto no sentido São Paulo. O tempo e a visibilidade estão bons.

Caminhões que seguem em direção a São Paulo devem acessar o trecho de Serra da via Anchieta.

O SAI está em Operação Normal 5X5. Para a descida, os motoristas utilizam a pista sul da via Anchieta e também da Imigrantes. Já a subida da serra é realizada pelas pistas norte das duas rodovias.

Situação da travessia das Balsas Santos/Guarujá

O tempo de espera na travessia das balsas, tanto ao lado de Santos, quanto ao lado de Guarujá é de 15 minutos.

Normalmente, o sistema opera com sete balsas e duas lanchas para passageiros. No entanto, duas embarcações foram entregues para reforçar a Operação Verão. Com isso, houve ampliação da capacidade por hora em 38%, em comparação ao ano passado.

As informações sobre as travessias podem ser acompanhadas pelo site ; Twitter ; telefone 0800 7733 711; App Travessias, disponível gratuitamente.

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

Data : 08/01/2021

## PORTOS E PARCEIROS REFORÇAM AS REGRAS DE TRÂNSITO NO CAIS

Fonte: Portos do Paraná (8 de janeiro de 2021 )

Todos os dias, em média, 1,2 mil caminhões acessam o cais do Porto de Paranaguá. Apesar de estarem em maior quantidade, esses não são os únicos elementos que compõe o tráfego na faixa primária. Para circular no local, além de cuidado e atenção redobrados, é preciso seguir as regras gerais de trânsito. O cumprimento dessas é frequentemente monitorado. A fiscalização é constante.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/01/image00024-768x511.jpeg>

Foto: *Claudio Neves/Portos do Paraná*

Todos os dias, em média, 1,2 mil caminhões acessam o cais do Porto de Paranaguá. Apesar de estarem em maior quantidade, esses não são os únicos elementos que compõe o tráfego na faixa primária. Para circular no local, além de cuidado e atenção redobrados, é preciso seguir as regras gerais de trânsito. O cumprimento dessas é frequentemente monitorado. A fiscalização é

constante.

“Os Portos do Paraná têm uma ferramenta que se chama Programa de Abordagem Comportamental. Todos os meses fazemos os registros dos desvios comportamentais dos motoristas e demais usuários que circulam por aqui e enviamos um relatório para as empresas, para que façam a gestão desses desvios junto aos seus funcionários”, afirma o gerente de Segurança e Saúde no Trabalho, José Sbravatti.

Os registros e monitoramento que as equipes do porto fazem servem de base para que as empresas desenvolvam campanhas específicas junto aos colaboradores, com foco na prevenção e na conscientização sobre as regras de segurança. “Nós detectamos e bloqueamos os desvios, orientamos os trabalhadores e disseminamos as práticas de comportamento seguro dentro da faixa portuária”, completa Sbravatti.

**AÇÃO** – É exatamente o que a Copadubo faz neste início de ano. A empresa desenvolve, pelos próximos dez dias, uma campanha de trânsito seguro no acesso ao porto. Com equipe própria, faz a distribuição de panfletos, lembrando das normas de segurança aos motoristas cadastrados.

“Essa campanha foi desenvolvida pela demanda verificada junto aos motoristas, da cobrança pelo uso dos EPIs e das regras de segurança nas operações. A gente precisa orientar e instruir, constantemente, sobre os riscos das atividades no momento em que ele está no cais, carregando o produto, até a descarga nos armazéns”, afirma Everson Gonçalves, técnico em segurança do trabalho da Copadubo.

Com uma frota de 600 caminhões e cerca de mil motoristas cadastrados, que se revezam no acesso ao cais para buscar os graneis sólidos de importação, a jornada de todo esse pessoal deve, segundo o técnico, ser feita com total segurança. “O foco da ação é o acidente zero”, completa Gonçalves.

**RELEMBRANDO** – No início de mais um ano de operação, a Portos do Paraná reforça as normas e apoia toda iniciativa que venha somar nesse trabalho constante de conscientização e prevenção dos acidentes.

“É extremamente importante quando as empresas têm a iniciativa de vir até a área portuária, seja na entrada dos gates ou zona primária, trazer informações sobre segurança. Isso é muito valioso e deve ser valorizado. Os Portos do Paraná sempre estarão de portas abertas para ações como essa”, comenta o gerente de Segurança e Saúde no Trabalho, José Sbravatti.

A regulamentação das regras gerais de trânsito dos portos do Paraná está na Ordem de Serviço número 153/2018. Além de uma cartilha física, o conteúdo também está disponível na forma digital, no site da empresa pública, na página de Meio Ambiente & Saúde e Segurança, no menu Regras Gerais de Segurança.

Como explica Sbravatti, na área primária do porto também circulam transporte público (dos trabalhadores portuários), pedestres, grandes equipamentos e máquinas e os veículos – tanto os que

rodam até o embarque ou são desembarcados – quanto os carros funcionais. Além disso, têm as cargas que estão em transporte.

“Em relação às áreas públicas de trânsito, a faixa portuária exige cuidado redobrado. As principais regras para os motoristas que acessam a faixa são: limite de velocidade de 30 km/hora, isso não pode ser ultrapassado; uso do cinto de segurança; faróis acesos; os motoristas, ao transitar, não podem acessar áreas que estiverem isoladas; não permanecer sob cargas suspensas e sempre, dar preferência aos pedestres.

Sbravatti lembra ainda que os motoristas, quando descem dos veículos, sejam caminhões ou carros, passam a ser pedestres. “Como tal, eles devem usar os equipamentos de proteção individual e adotar práticas seguras”, conclui.

**FISCALIZAÇÃO** – Entre as atuações da Guarda Portuária, da Unidade Administrativa de Segurança Portuária (UASP), também está a fiscalização e a manutenção da segurança no trânsito da faixa portuária.

“A Guarda Portuária procura disciplinar, ao máximo, o trânsito na faixa primária, chamando a atenção e orientando motoristas que, por ventura, ainda desconheçam a área portuária. Cabe à Guarda a constante fiscalização para evitar acidentes”, afirma o chefe da UASP, Major César Kamakawa.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data : 08/01/2021*

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### MEDIDAS EMERGENCIAIS DO GOVERNO AJUDARAM A IMPRIMIR MELHORA, DIZ IBGE

A indústria engatou uma sequência de sete meses de recuperação, impulsionada pelas medidas emergenciais adotadas pelo governo no enfrentamento da crise provocada pela pandemia de covid-19, avaliou André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A produção avançou 1,2% em novembro ante outubro, superando em 2,6% o patamar de fevereiro. Das 26 atividades investigadas, 17 já recuperaram as perdas e operam em nível igual ou superior ao pré-crise sanitária, segundo os dados da Pesquisa Industrial Mensal divulgados pelo IBGE.

“A gente tem uma melhora do comportamento da indústria ao longo de 2020, face a uma perda importante observada em função da necessidade de isolamento social, mas ainda tem um espaço importante a ser recuperado”, disse Macedo.

A indústria opera 13,9% abaixo do nível recorde alcançado em maio de 2011.

“Ela está recuperando as perdas que teve nesse período mais recente, alimentada muito pelas medidas emergenciais do governo no enfrentamento da pandemia: auxílio emergencial, liberação de Fundo de Garantia (FGTS), programa de manutenção de emprego”, enumerou Macedo. “A gente consegue observar que as medidas emergenciais do governo ajudaram a imprimir uma melhora na trajetória industrial”, completou.

Segundo o pesquisador do IBGE, a pandemia também fez as famílias deslocarem recursos que seriam destinados ao consumo de serviços para o consumo de bens industriais, o que também ajudou na retomada do setor, especialmente na produção de eletrodomésticos e de material de construção.

No entanto, ainda não é possível mensurar o impacto do fim do pagamento do auxílio emergencial sobre a indústria e a economia como um todo em 2021, em meio a um mercado de trabalho “ainda longe de mostrar qualquer grau de melhora”, ponderou Macedo. “Temos 14 milhões de pessoas fora do mercado de trabalho. Isso deve ser levado em conta para entender o comportamento da indústria e da economia como um todo em 2021”, concluiu.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 08/01/2021*

### **ANFAVEA PREVÊ CRESCIMENTO DE 15% DAS VENDAS DE VEÍCULOS EM 2021**

Junto com os resultados finais do ano passado, a Anfavea, entidade que representa as montadoras, divulgou nesta sexta-feira, 8, previsões que apontam a um crescimento de 15% do mercado de veículos em 2021.

Se a previsão for confirmada, o consumo de veículos no País vai chegar a 2,37 milhões de unidades até o fim de dezembro, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus. Trata-se de um resultado positivo, mas que recupera não mais do que metade das vendas perdidas para a pandemia no ano passado.

Em 2019, antes, portanto, do coronavírus, a indústria automotiva vendeu 2,79 milhões de veículos, um número que, conforme executivos de montadoras, só deve ser repetido em 2023.

Ao divulgar as previsões, o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, disse que as projeções são conservadoras em razão das incertezas deste ano. Como exemplo, ele disse não saber quais serão as restrições a serem anunciadas pelo governo de São Paulo no combate ao repique da pandemia.

A premissa das previsões da Anfavea é de um crescimento de 3,5% da economia brasileira em 2021 e disponibilidade de crédito a prazos e taxas “favoráveis”.

Para as exportações, a expectativa é de crescimento de 9% dos volumes, o que significará, caso a previsão seja concretizada, o embarque de 353 mil veículos, tendo a Argentina como principal destino.

Com a retomada do crescimento tanto do mercado doméstico quanto das exportações, a produção das montadoras, conforme o prognóstico da Anfavea, deve subir 25% neste ano, chegando a um total de 2,52 milhões de veículos. Moraes destacou que, neste patamar, a indústria automotiva vai usar neste ano apenas metade de sua capacidade instalada, de 5 milhões de veículos por ano.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 08/01/2021*

### **INDÚSTRIA ACUMULA CRESCIMENTO DE 40,7% EM SETE MESES DE ALTAS, DIZ IBGE**

A alta de 1,2% na produção industrial em novembro ante outubro fez o setor acumular 40,7% de crescimento em sete meses, resultado mais do que suficiente para recuperar a perda de 27,1% registrada em março e abril, segundo os dados da Pesquisa Industrial Mensal divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A indústria opera 2,6% acima do nível de fevereiro, pré-pandemia. A produção está no nível mais elevado desde dezembro de 2017.

Os sete meses seguidos de crescimentos consecutivos formam a maior sequência de resultados positivos desde o período que se estendeu de janeiro de 2009 a janeiro de 2010, quando a indústria acumulou 13 meses de taxas positivas, passado o pior momento do impacto da crise financeira internacional.

“A diferença em 2020 é que tem um ganho acumulado muito maior do que naqueles 13 meses de resultados positivos”, lembrou André Macedo, gerente da Pesquisa Industrial Mensal do IBGE.

Apesar da melhora, a indústria ainda está 13,9% abaixo do patamar recorde alcançado em maio de 2011.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/01/2021



## FOLHA DE PERNAMBUCO - PE

### BRASIL VIVE BOOM EM EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS APESAR DA PANDEMIA

China, maior cliente do Brasil, que absorve um terço de suas exportações agrícolas

Por AFP

A pandemia do coronavírus reduziu as exportações do Brasil em 6,15% em 2020, mas as vendas do poderoso setor do agronegócio estão em alta e podem continuar a crescer, graças principalmente à demanda da China, o maior cliente do país.

As exportações agrícolas brasileiras aumentaram 6% no ano passado, somando 45,3 bilhões de dólares (um quinto do total das vendas ao exterior), um pouco abaixo do recorde alcançado em 2018 (US\$ 45,7 bilhões), segundo dados preliminares do Ministério da Economia.

Mas o faturamento externo do agronegócio, que inclui produtos agrícolas, agroalimentares e transportes, chegou a 93,6 bilhões de dólares (+ 4,9%) entre janeiro e novembro, um número inédito desde 2013, informou a Confederação Nacional da Agricultura (CNA).

"Esse nível de exportações foi surpreendente em um ano tão desafiador" como o de 2020, explica o analista Felipe Novaes, da consultoria Tendências.

O principal fator favorável "foi a taxa de câmbio", pois a desvalorização do real frente ao dólar, de pouco mais de 20% no ano passado, "conferiu bastante competitividade aos produtos brasileiros", acrescentou.

#### Apetite chinês

A China, maior cliente do Brasil, que absorve um terço de suas exportações agrícolas, aumentou ligeiramente suas compras de soja para 73% do total das exportações brasileiras do grão.

"A pandemia não mexeu na demanda da China, que deu mais importância à segurança alimentar e aos estoques", observou o analista Luiz Fernando Gutierrez, da Safras e Mercado.

As compras de soja dos Estados Unidos estão gradualmente "voltando à normalidade", mas o Brasil manterá a primeira posição como fornecedor para a China, acrescentou.

A demanda chinesa por oleaginosas brasileiras "está garantida no longo prazo", concordou o economista Gustavo Arruda, do BNP Paribas de São Paulo.

O país asiático - depois que a gripe suína dizimou sua produção - "está reconstruindo sua produção de suínos de forma organizada e industrial" e "precisará de mais grãos" de soja.

#### Brasil, importador de soja

As exportações de soja, o principal produto do comércio externo brasileiro, aumentaram no ano passado 9,5% em valor e 12% em volume. O gigante latino-americano, apesar de uma produção recorde, sofreu escassez de grãos e teve que importar 800 mil toneladas, seis vezes mais que em 2019.

Essa situação gerou elevação nos preços dos insumos locais para a produção de frangos, suínos e bovinos, alimentados com farelo de soja, com o consequente aumento da inflação.

Fonte : *Folha de Pernambuco - PE*

Data : 08/01/2021



### CBN RECIFE - PE

## AGEMAR E REVISE COMBUSTÍVEIS INVESTEM R\$ 20 MI PARA DAR AUTONOMIA DE VOO A AERONAVES QUE VÃO A FERNANDO DE NORONHA

POR: PATRÍCIA RAPOSO

Arquipélago verá operar ainda neste semestre seu primeiro Posto de Abastecimento de Aeronaves, um ganho para o turismo

A rotina de voos em Fernando de Noronha será positivamente afetada nos próximos meses pelos investimentos que a empresa pernambucana Agemar e a potiguar Revise Combustível estão fazendo para melhorar o abastecimento de combustíveis do arquipélago. Até o fim deste semestre, deve entrar em operação na ilha principal o primeiro Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), algo que a ilha pedia há muito tempo. Mas para isso, era necessário que um navio com as devidas especificações técnicas para o transporte do querosene de aviação começasse a operar.



<https://gncnews.com.br/img/crop?img=85e0583855b8fb89cf7073290368c8d.png&w=800&h=400&fit=crop&fm=jpg&q=90>

Foto: Navio Santa Maria: investimento de R\$ 15 milhões da Agemar para transportar querosene de aviação

Para tornar possível o abastecimento de aeronaves na ilha, a Agemar, que desde 1995 é a responsável pelo suprimento regular de combustível do arquipélago de Fernando de Noronha, investiu R\$ 15 milhões na construção de um navio tanque mais moderno que o atual, com casco duplo e capacidade para 440 mil litros de combustível. Ele irá transportar o querosene de aviação em segurança para abastecer o PAA, que começa a ser construído pela Revise, num investimento de R\$ 4,7 milhões.

“Desde 2012 vínhamos tentando com as distribuidoras de combustíveis de querosene de aviação a instalação de um PAA em Noronha. Mas havia a exigência de um navio que cumprisse os requisitos de tanques e costado duplos. No final de 2016, decidimos construir o navio, pois no mercado de usados não existe nenhum disponível”, explica Manoel Ferreira Júnior, diretor da Agemar.

A obra teve início em janeiro de 2019 e foi concluída em novembro passado no estaleiro Joel Santos, na região de Itajaí, em Santa Catarina. “Sofremos um atraso de cinco meses em função à pandemia”, diz Ferreira.



Foi um projeto corajoso. Saiu do papel antes da certeza do PAA, que só teve suas negociações concluídas quando o navio já estava em fase avançada. “Fizemos a aposta com a Agemar. O navio é um case de sucesso”, analisa Wilson Moraes, sócio proprietário da Revise Combustível.

<https://gncnews.com.br/assets/files/40a103fd0cde576902c5c6bf78d03720.jpeg>

Equipe da Agemar na primeira viagem do Santa Maria, de Santa Catarina a Pernambuco/Divulgação



Esses investimentos, que juntos somam quase R\$ 20 milhões, vão permitir que as aeronaves obtenham autonomia de voo, eliminando as escalas para abastecimento nos aeroportos da costa do Nordeste. Um ganho para o turismo.

A economia local do arquipélago também sai ganhando porque os cargueiros poderão viajar com menos combustível e mais carga. “Há também o impacto na segurança dos voos, porque, quando o tempo fecha, as aeronaves nem sempre conseguem pousar e ficam sobrevoando à espera de oportunidade de aterrissagem. Muitas vezes, são obrigadas a retornar ao continente sem pousar, justamente por não poderem reabastecer na ilha”, explica Samuel Prado, gerente executivo da Dix Empreendimentos, empresa que opera o aeroporto de Fernando de Noronha e é controlada pela Agemar.

Wilson Moraes diz que a Revise tem por desafio não só concluir a obra até o fim deste semestre, mas encontrar trabalhadores capacitados. “A atividade de abastecimento de aeronaves não é simples, mas pretendemos treinar e absorver a mão de obra da ilha”, explica. Segundo ele serão sete empregos diretos e 20 indiretos.

A Revise planeja movimentar 200mil litros/mês de combustível no PAA, o que representa um incremento de 20% sobre o que já realiza nos estados do Nordeste. Mas tudo depende de como a pandemia vai se comportar. Nos piores meses da crise, o aeroporto de Noronha reduziu de 35 para apenas um voo semanal. Atualmente está operando 24 voos semanais. “Nossa maior expectativa é em torno da vacina”, do empresário.

### **Navio Santa Maria**

O navio Santa Maria, que fez sua viagem inaugural de Santa Catarina a Pernambuco e está ancorado no Porto do Recife, foi construído de acordo com as normas ISSO 14001. Com deslocamento de 312 toneladas, a embarcação é movida por dois motores diesel 500 HP cada. Com ele, a Agemar passa a ter dois navios tanque para levar combustível do Recife para Noronha. Mas seus planos são maiores. A empresa se prepara para ser a primeira a concorrer com a Transpetro na distribuição de combustível por cabotagem na costa do Norte e Nordeste. “Vamos distribuir o óleo diesel S10, que é voltado ao abastecimento das regiões metropolitanas. Vamos disputar esse mercado com a Transpetro”, avisa Manoel Ferreira.

A operação da Agemar considera o Porto de Suape como ponto de partida para distribuir o S10 entre o Ceará e Belém. “E não ficaremos só nesse combustível, a Rnest (Refinaria Abreu e Lima) recebe outros combustíveis, como gasolina importada. E tem ainda o álcool”, lembra o empresário. Seus clientes serão as principais distribuidoras - Raízen Combustíveis, a BR Distribuidora, a Ipiranga e a British Petroleum (BP).

A Agemar aposta nos incentivos previstos no projeto BR do Mar para garantir preços competitivos. Aprovado na Câmara e tramitando no Senado, o BR do Mar traz inúmeras vantagens, pois proporcionará investimentos e modernização da navegação de cabotagem no país. Estima-se que ampliará em 40% a capacidade da frota de cabotagem nos próximos anos.

*Fonte : CBN - Recife - PE  
Data : 08/01/2021*



### **O DIA ONLINE**

## **FIM DOS PROGRAMAS EMERGENCIAIS MOSTRA COMPROMISSO FISCAL, DIZ SECRETÁRIO DA ECONOMIA**

Adolfo Sachsida defendeu o cumprimento do teto de gastos e disse que existe consenso na equipe econômica de que a consolidação fiscal é necessária para a retomada econômica



[https://odia.ig.com.br/\\_midias/jpg/2020/06/08/1140x632/1\\_economia\\_fgts\\_novo\\_coronavirus\\_no\\_pais\\_0408201890-17604252.jpg](https://odia.ig.com.br/_midias/jpg/2020/06/08/1140x632/1_economia_fgts_novo_coronavirus_no_pais_0408201890-17604252.jpg)

*Secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida - Marcello Casal Jr/Agência Brasil*

O secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida, disse que o fato de o governo ter encerrado todos os programas emergenciais no dia 31 de dezembro mostra o compromisso com a

consolidação fiscal.

"O presidente Jair Bolsonaro vetou a prorrogação do auxílio emergencial, algo que lhe dava popularidade. Quer mais prova de alinhamento com a questão fiscal?", afirmou, em evento virtual do site de notícias Jota.

### Privatizações

Sachsida disse estar otimista com a agenda de privatizações do governo e que a concessão da Eletrobras deve ser feita em 2021. "Espero que tenhamos mais sucesso em privatizações do que o governo de Fernando Henrique Cardoso", completou.

### Vacinas

O secretário de Política Econômica do Ministério da Economia afirmou ainda que a vacinação da população brasileira contra a covid-19 é a prioridade da pasta. "Não vai faltar dinheiro para vacinar, é a prioridade absoluta do Ministério da Economia. O principal é deixar a população segura de que haverá vacina", comentou.

De acordo com o secretário, o aumento do distanciamento social decorrente de restrições localizadas em algumas capitais não afetou as projeções de crescimento econômico feitas por especialistas e pela própria SPE.

*Fonte : O Dia Online*

*Data : 08/01/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### VÍDEO: NOVO DIRETOR-GERAL DA ANP TOMA POSSE NESTA SEXTA, ÀS 11H

Endereço do vídeo, clicar no link abaixo.

<https://www.youtube.com/watch?v=H75W4ChYfy8&feature=youtu.be>

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) realiza nesta sexta (8), a partir das 11h, a cerimônia de posse do novo diretor-geral Rodolfo Saboia.

Saboia foi indicado para o cargo pelo presidente Jair Bolsonaro em março, logo após a renúncia de Décio Oddone, e sabatinado e aprovado pelo Senado em outubro.

É bacharel em Ciências Navais pela Escola Naval (1978), mestre no Curso de Comando e Estado-Maior, doutor em Política e Estratégia Marítimas, ambos pela Escola de Guerra Naval, e especialista em Gestão Internacional pela Coppead-UFRJ.

Vai comandar a ANP durante a retomada dos leilões de áreas para exploração e produção. Para 2021, o governo tem agendado a realização da 17ª rodada e o novo leilão dos excedentes da cessão onerosa de Sépia e Atapu, licitados em 2019, mas que não receberam propostas.

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**

**Data : 08/01/2021**

## **DEPUTADOS E SERVIDORES TENTAM EVITAR PRIVATIZAÇÃO DA CEEE DISTRIBUIÇÃO**

*Por Guilherme Serodio - 8 de janeiro de 2021 - Em Setor elétrico*

Deputados da oposição na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul lançaram nesta quinta (7) a Frente Parlamentar em Defesa da CEEE Pública e do Estado do RS para tentar evitar a privatização da CEEE Distribuição, prevista para 3 de fevereiro.

Participante do evento como presidente da União Gaúcha em Defesa da Previdência Social e Pública (União Gaúcha), o desembargador Claudio Martinewski afirmou que a entidade entrou com uma ação popular na Justiça solicitando a suspensão do edital de privatização da CEEE Distribuição.

Para ele, o processo de venda da companhia envolve “flagrante violação à Lei de Responsabilidade Fiscal”, tanto pelo valor estabelecido para a venda quanto pela renúncia fiscal de ICMS, que o governo estadual viabilizou para aliviar as contas da empresa.

A criação da frente parlamentar contra a venda da companhia foi comandada pelo deputado estadual Jeferson Fernandes (PT) e contou com participação dos deputados Sofia Cavedon (PT) e Pepe Vargas (PT), além de representantes de trabalhadores a empresa, do Senergisul (Sindicato dos Eletricitários do RS), CUT, Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e União Gaúcha.

A privatização da CEEE Distribuição também é tema de três ações diretas de inconstitucionalidade (ADIs) no Supremo Tribunal Federal (STF). As ações questionam as alterações legislativas feitas pelo governo e pela assembleia gaúcha para permitir a venda da empresa sem a realização de plebiscito popular exigido no estado para a privatização de uma empresa pública. A última das ADIs foi protocolada pelo PDT em dezembro.

### **Governo aponta dívida superior a R\$ 6 bilhões**

O edital para a privatização da CEEE Distribuição foi lançado em dezembro. As propostas de compra, com lance mínimo de R\$ 50 mil, devem ser apresentadas na B3 até 29 de janeiro.

A empresa de distribuição é a primeira estatal gaúcha a iniciar processo de privatização no governo de Eduardo Leite (PSDB). No ano passado a Assembleia Legislativa deu o aval para a venda da companhia de distribuição e também do braço de geração e transmissão da CEEE, além da Companhia Riograndense de Mineração (CRM) e da Sulgás.

As privatizações são apontadas como prioridades pelo governo para a recuperação do equilíbrio fiscal do estado.

Em novembro, o governador afirmou que a CEEE vive uma grave situação fiscal e financeira, com passivo bilionário. De acordo com o governo, a CEEE Distribuição tinha, em julho de 2020, passivo estimado em R\$ 3,4 bilhões em ICMS.

Há ainda a projeção de acréscimo de mais R\$ 1 bilhão em imposto até a data da privatização, além de outras dívidas previdenciárias e trabalhistas que superam R\$ 1,5 bilhão. A privatização inclui o compromisso ao comprador de trabalhar para reestruturar as dívidas da empresa.

Embora o valor exigido para o lance inicial do leilão seja diminuto, o governo alega que a venda da companhia vai permitir a retomada de pagamento do ICMS atrasado devido pela CEEE Distribuição.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 08/01/2021*

## OS PILARES DA AUTOSSUFICIÊNCIA EM COMBUSTÍVEIS

*Por Marcelo Gauto - 8 de janeiro de 2021 - Em Coluna do Gauto, Combustíveis, Transição energética*

O refino de petróleo no Brasil passa por mudanças estruturais profundas que devem se consolidar em 2021. O processo de venda das refinarias da Petrobras segue avançando e, em breve, conheceremos os primeiros novos players que entrarão no nosso mercado. Soma-se a isso a ampliação da participação das pequenas refinarias, o desenho do “Novo Mercado de Gás” e o Renovabio.

Juntas, essas iniciativas pavimentam o caminho para o país se tornar autossuficiente nos principais combustíveis que consumimos: gasolina, diesel e GLP. É necessário, contudo, que se tenha em mente que o caminho ainda é longo, sujeito a ruídos e que vai exigir firmeza e clareza nas ações.

O setor de combustíveis opera legalmente em mercado aberto desde a Lei 9.478/97, mas há ainda certa insistência, por parte de alguns grupos, em ideias de intervenção na Petrobras sempre que algum “solução” de mercado ocorre. Isso já se provou um equívoco que gera prejuízos nos médio e longo prazos de modo geral.

Não é à toa que não tivemos investimentos privados no refino, mesmo passados mais de vinte anos de abertura legal do segmento. Com margens estreitas e sob intervenção estatal frequente nos preços, criou-se uma barreira de entrada para novos refinadores. Esse subterfúgio, de interferência artificial nos preços, deve reduzir, senão sumir, com a venda das refinarias da Petrobras.

Faz-se aqui uma ponderação importante a respeito do tema de controle de preços. Assim como a sociedade escolheu, através dos seus representantes, pelo monopólio estatal das atividades de produção e refino de petróleo e gás em 1953, tal escolha foi alterada em 1997. Desde então, qualquer interferência da estatal no mercado, que prejudique a livre concorrência em algum elo da cadeia, soa como indevida.

Se houver o interesse genuíno da população pela volta do monopólio e controle de preços, isso pode ser rediscutido. Contudo, parece pouco provável que tenhamos uma guinada neste sentido diante do cenário de transição energética no horizonte.

Outra questão importante a ser esclarecida é que mesmo que o atual parque de refino opere próximo da sua capacidade máxima, ou seja, com maior fator de utilização (FUT), nós ainda assim não teríamos autossuficiência em combustíveis. Isto porque quando a carga de refino aumenta, a produção de derivados aumenta de forma desproporcional, gerando mais óleo combustível do que gasolina e diesel, como pode ser observado na figura 1.

***Criou-se um mito de que a Petrobras reduziu sua carga de refino propositalmente para favorecer a importação de derivados, o que não é verdade.***

A menor carga de refino encontra respaldo técnico na retração econômica do país, no perfil de produção das refinarias (ponto ótimo econômico de operação) e nos preços dos derivados no mercado externo.

Por se tratar de um mercado dinâmico, existem momentos em que se gera mais valor deslocando a produção de um derivado, dentro dos limites operacionais existentes, para maximizar algum outro.

Pode-se constatar isso também pelos dados apresentados na figura 1, onde a produção de QAV em 2018 aumentou em relação a 2014 mesmo com o fator de utilização das refinarias tendo diminuído de 94% para 75%.

Isso ocorreu porque naquele ano um barril de QAV importado custava, em média, US\$ 102,9, enquanto o mesmo volume de diesel era importado a US\$ 78,8.

BRASIL			VOLUMES ANUAIS (m³/ano)	
	2014	2018		
Processamento Petróleo	122.263.477	100.551.458	Redução de 17,7%	
FUT (%) Refinarias	94%	75%		
Produção GLP	7.578.584	7.435.607	Redução de 1,8%	
Produção Nafta	5.074.640	4.050.231	Redução de 20,2%	
Produção Gasolina	28.871.886	23.706.870	Redução de 17,8%	
Produção QAV	6.079.114	6.376.333	Aumento de 4,9%	
Produção Diesel	49.675.057	41.880.465	Redução de 15,7%	
Produção Óleo combustível	16.267.891	10.716.336	Redução de 34,1%	

Por Marcelo Gauto  
 Fonte: a partir de dados estatísticos ANP, 2019

Em outras palavras, valia mais a pena, tanto para o refinador quanto para o país, aumentar a produção de QAV as custas de se produzir menos diesel. Já em 2020, dada a pandemia da Covid-19, registrou-se que a produção de QAV foi drasticamente reduzida, enquanto que se bateu recorde de produção de diesel nas refinarias.

<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2021/01/O-caminho-para-a-autossuficiencia-Coluna-do-Gauto-8-de-janeiro-de-2021.png>

Figura 1 – Produção de derivados em 2014 e 2018 no Brasil

O caminho para a autossuficiência --

Coluna do Gauto -- 8 de janeiro de 2021

### O caminho para a autossuficiência dos combustíveis

Apesar de nossa produção de petróleo já ter superado consideravelmente a demanda volumétrica por derivados, seguimos deficitários nos principais combustíveis consumidos no país. Como discutido anteriormente, não basta aumentar a carga de petróleo nas refinarias, pois a resposta assimétrica na geração de derivados tira as unidades de refino do seu ponto ótimo econômico.

É verdade, porém, que o aumento do fator de utilização das refinarias colaboraria para reduzir a importação líquida de derivados. Então, um passo importante na construção da autossuficiência passa pelo aumento de carga das refinarias.

Para que isso ocorra é fundamental preços de paridade e que o país cresça em demanda que justifique novos investimentos em unidades de conversão de frações mais pesadas em leves, em outras palavras, é preciso investir para converter mais óleo combustível em GLP, gasolina e diesel (especialmente neste último, cujo déficit é maior).

A ampliação das refinarias atuais (conclusão do 2º trem de refino da RNEST, por exemplo) e/ou a construção de novas unidades é outro ponto fundamental nesta caminhada. E este movimento está acontecendo. Para 2021, estão previstos o início da operação da Brasil Refinarias em Simões Filho (BA), 736 bpd, da SSOil em Coroados (SP), 12.500 bpd, e a triplicação da Dax Oil (BA) de 4.000 para 12.000 bpd.

Isso significa mais óleo sendo processado em território nacional, mais derivados ofertados, menos importações. Tem-se ainda dois projetos em estudo, em uma parceria da EnP Energy Platform com o Oil Group, para a implantação de duas refinarias no Estado do Espírito Santo, com capacidade somada de 50.000 bpd. É provável que outros projetos surjam Brasil afora na esteira dos desinvestimentos da Petrobras.

### Para além do refino de petróleo

A soma de diversas outras ações já em curso é igualmente importante na construção da autossuficiência de combustíveis ou pelo menos para reduzir consideravelmente nossa importação líquida de derivados. Destacam-se aqui o Renovabio e o Novo Mercado de Gás.

O Renovabio precisa ser melhor entendido pela sociedade, para que ela compreenda o seu funcionamento e virtudes. Num primeiro momento, haverá a sensação de que o programa existe apenas para onerar o preço dos fósseis, como gasolina e diesel, gerando algum descontentamento de parcela da população e de alguns agentes do setor de combustíveis. É preciso, entretanto, olhar para o efeito de longo prazo.

Ao ser remunerado pela venda de créditos de carbono, os produtores de biocombustíveis terão a oportunidade de reduzir o preço do biocombustível no mercado, por efeito concorrencial. Com preços menores, eles vendem mais e geram mais créditos de carbono. Esse ciclo virtuoso, no longo prazo, vai pressionar, inclusive, os preços dos combustíveis derivados de petróleo, forçando-os para baixo.

O Renovabio tem ainda a virtude de instigar os produtores a serem mais eficientes, de modo que com isso consigam mais créditos de carbono. Inevitavelmente, novos insumos e tecnologias aparecerão neste sentido.

***O sucesso do programa deve fomentar a ampliação do consumo de etanol, biodiesel, entre outros bioprodutos (biogás, bioQAV, HVO, etc), reduzindo a necessidade de importação de gasolina e diesel, por exemplo, colaborando na construção da autossuficiência de derivados.***

O Novo Mercado de Gás, por sua vez, oferece condições para que a oferta de gás natural a preços mais competitivos ocorra no país. Com isso, há espaço para que tenhamos maior produção de GLP e C5+ ("gasolina natural") nas UPGNs e maior uso do GNV (veículos leves) e GNL (ônibus e caminhões). Observa-se que o gás tem potencial para reduzir a importação de GLP, gasolina e até mesmo de diesel.

A multiplicidade de ações é que nos levará ao equilíbrio da balança de derivados, que em 2019 teve déficit líquido de 350.000 bpd, segundo dados da ANP. O aumento do fator de utilização das refinarias, os novos projetos de refino, o avanço no uso dos biocombustíveis, impulsionados pelo Renovabio, e a reestruturação do mercado de gás natural, para que tenhamos gás a preços mais competitivos, são os pilares na construção da autossuficiência.

Pode-se contar ainda com o avanço dos veículos híbridos e elétricos, com a substituição de parte do transporte rodoviário pelo hidroviário ou ferroviário, com as mudanças de hábitos das empresas e pessoas, apostando mais no home office e transporte compartilhado, com o aumento da eficiência energética dos motores a combustão e por aí vai.

A conquista da autossuficiência, todavia, é um processo lento, em função dos grandes volumes envolvidos, investimentos necessários e da complexa inter-relação entre as alternativas apresentadas. As bases já foram construídas, mas elas podem ruir se não houver firme propósito e clareza na mensagem junto à sociedade, que precisa entender os benefícios advindos dos caminhos tomados.

Ações de apoio à abertura definitiva do mercado de refino, ao Renovabio e ao Novo Mercado de Gás são peças-chave na senda para uma menor importação de combustíveis. Qualquer ruído nestes três pilares, atrasa a conquista da autossuficiência. Que o diálogo, livre de amarras ideológicas e desavenças políticas, nos auxilie neste processo. Não é algo fácil, mas é possível.

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**  
**Data : 08/01/2021**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### APÓS COMPRAR PARQUES EÓLICOS DA PETROBRAS, VINCI TEM APETITE PARA MAIS E AVALIA CEDAE

Por Rennan Setti

A Vinci Partners, de Gilberto Sayão, pretende investir este ano pelo menos mais R\$ 180 milhões em projetos de geração e transmissão de energia, após ter comprado ontem três parques eólicos no Rio Grande do Norte.



[https://s2.glbimg.com/rZB7LCL6IEsGDlq0COzyWka7KdQ=/645x388/top/i.glbimg.com/og/ig/info-globo1/f/original/2021/01/08/xparque\\_eolico\\_-1-.jpg.pagespeed.ic.qeZt4d8tdr.jpg](https://s2.glbimg.com/rZB7LCL6IEsGDlq0COzyWka7KdQ=/645x388/top/i.glbimg.com/og/ig/info-globo1/f/original/2021/01/08/xparque_eolico_-1-.jpg.pagespeed.ic.qeZt4d8tdr.jpg)

*Rio Grande do Norte abriga um dos principais parques eólicos do Brasil Rio Grande do Norte abriga um dos principais parques eólicos do Brasil | Divulgação*

A gestora carioca pagou R\$ 225 milhões, dos quais 60% foram embolsados pela Petrobras. O apetite da Vinci — que protocolou esta semana documentos preliminares para IPO na Nasdaq — está sendo abastecido pela captação de R\$ 404 milhões, concluída esta semana, para seu fundo de energia. Foi um follow-on (segunda emissão) puxado por quase 5.460 investidores qualificados, pessoas físicas endinheiradas com patrimônio de pelo menos R\$ 1 milhão aplicado.

Um dos raros fundos de participação (FIPs) de infraestrutura listados na Bolsa, o Vinci Energia nasceu no fim de 2019 com um IPO de R\$ 420 milhões. Com esses recursos, teve fôlego para absorver três concessionárias de energia. Agora, com seu tamanho praticamente dobrado pelo follow-on, o fundo vai mirar sobretudo projetos já operacionais no segmento de geração renovável.

— O fundo tem um perfil de renda. Portanto, nosso objetivo não é desenvolver projetos, mas investir naqueles que já existem e geram receita. Como a estratégia é ter um portfólio balanceado entre geração e transmissão, estamos prospectando sobretudo negócios de geração, com um foco em renováveis. Olhamos, por exemplo, ativos de geração solar, PCHs (pequenas centrais hidrelétricas), biomassa e biogás — conta o sócio José Guilherme Souza, à frente da área de infraestrutura da Vinci Partners.

#### Meta é expandir área de infraestrutura em R\$ 1 bi

O plano da Vinci é aplicar os R\$ 180 milhões que ainda restam do follow-on ao longo de 2021, com perspectiva de anunciar novas transações já no primeiro trimestre.

— Como o pipeline é bastante robusto, ao longo do ano talvez a gente tenha que voltar ao mercado (isto é, fazer nova emissão do fundo de energia) — acrescenta.

O Vinci Energia representa quase metade de um portfólio de R\$ 2 bilhões alocados pela Vinci no setor de infraestrutura. A gestora do Leblon tem ambições para elevar essa carteira em pelo menos R\$ 1 bilhão este ano por meio de novas captações, “seja para produtos existentes, seja para produtos de outros setores”, explica Souza.

Um dos negócios que a Vinci está olhando é a privatização da Cedae, de longe a maior concessão de saneamento estruturada pelo BNDES e prevista para o fim de abril.

— Já estudamos há algum tempo esse ativo, e agora olhamos os detalhes e começamos conversas com potenciais parceiros para um consórcio — diz o sócio da Vinci.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 08/01/2021*

### **BOLSA RENOVA RECORDE E FECHA A 125 MIL PONTOS, COM OTIMISMO NO EXTERIOR; DÓLAR SOBE A R\$ 5,41**

Ibovespa também foi influenciado pela expectativa de início da vacinação no Brasil

*Por João Sorima Neto, com agências*

RIO e SÃO PAULO - A Bolsa renovou pontuação recorde pelo segundo dia consecutivo e fechou aos 125 mil pontos nesta sexta-feira, seguindo o otimismo no mercado internacional e a expectativa em torno do início da vacinação no Brasil.

O presidente eleito dos EUA, Joe Biden, disse nesta tarde que vai apresentar um pacote de estímulo à economia na próxima semana, o que animou os investidores na reta final da sessão.

As bolsas americanas, que estavam no vermelho, passaram a operar no azul após a fala do presidente eleito.

Com fôlego extra, o Ibovespa subiu 2,20%, somando 125.076 pontos. Na máxima, chegou a bater em 125.323 pontos.

Na quinta-feira, a Bolsa já havia fechado em patamar recorde, na casa dos 122 mil pontos.

Na semana, o índice se valorizou 5,09%.

- O mercado brasileiro está atrelado ao mercado americano. O anúncio do pacote econômico pelo presidente eleito Biden, que confirma uma política mais expansionista, mexeu positivamente com mercado - disse Gustavo Bertotti, economista-chefe da Messer Investimentos.

Segundo o analista Rafael Ribeiro, da Clear Corretora, foi a nona alta semanal do Ibovespa nas últimas dez semanas.

Esse movimento está ligado ao fluxo de compra de ações de empresas brasileiras e a tendência de alta que está dominando o mercado de ações neste começo de 2021.

- Um bom exemplo de que o fluxo segue forte para a B3 é o resultado até o último dia 6 dos investidores estrangeiros. O saldo líquido está positivo em R\$ 3,84 bilhões neste começo de ano - disse Ribeiro.

Já o dólar comercial novamente fechou em alta com ganho de 0,24%, negociado a R\$ 5,41.

Na máxima, subiu até R\$ 5,44 e, na mínima, desceu a R\$ 5,32. Na semana, a moeda americana se valorizou 4,32%.

As preocupações fiscais com o país continuam no radar dos investidores.

A falta de definição sobre o novo presidente da Câmara e Senado acaba gerando essa pressão sobre o dólar, diz Fabrizio Velloni, economista-chefe da Frente Corretora.

**Otimismo no exterior**



O otimismo nas Bolsas continuou com a confirmação da vitória do democrata Joe Biden e o anúncio de um pacote de ajuda para reativar a economia americana, na próxima semana. Ele toma posse dia 20 de janeiro. Nem a invasão ao Capitólio, nesta semana, tirou o ímpeto comprador do mercado.

Biden disse nesta sexta que o pacote econômico vai girar em torno de “trilhões de dólares” e terá medidas para ajudar pessoas desempregadas e que estão em dificuldades para pagar aluguéis em meio à pandemia de covid-19.

Dados mais fracos do mercado de trabalho americano, divulgados nesta sexta, também não afetaram o humor dos investidores.

Os números do Dados governo dos Estados Unidos mostraram que houve fechamento de 140 mil vagas no país.

Mas isso foi interpretado pelos analistas como mais um sinal de que os gastos públicos terão que aumentar para acelerar a retomada da economia.

— A batalha contra a pandemia está pressionando a economia real novamente. O mercado de trabalho está indicando que ainda falta um longo caminho para a recuperação econômica — disse à CNN Charlie Ripley, estrategista sênior de investimentos da Allianz Investment Management.

Com a fala de Biden sobre o pacote de estímulo, as bolsas americanas passaram para o campo positivo e fecharam no azul: o Dow Jones subiu 0,18%; o S&P500 avançou 0,55% e o Nasdaq teve ganho de 1,03%.

### **Vacinas a caminho**

Por aqui, o Butantan e a Fiocruz pediram à Anvisa o uso emergencial de vacinas, o que sinaliza que o início da imunização no país está mais próximo.

Na véspera, o ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, assinou o contrato para compra de 46 milhões de doses do Instituto Butantan e disse que a compra poderia chegar a 100 milhões de unidades.

- Foi uma semana positiva para as Bolsas com a confirmação de Biden na presidência pelo Congresso americano; redução da produção de petróleo pela Arábia Saudita, eficiência comprovada de novas vacinas e comprovação da eficácia contra as variantes do vírus. Tudo isso levou o Ibovespa a um patamar recorde - disse Bertotti.

### **Realização de lucros**

Investidores realizaram lucro com ações de empresas exportadoras de commodities, que subiram muito nos últimos dias.

As ações ordinárias da Vale perderam 0,31%, enquanto as preferenciais da Usiminas e da Gerdau perderam 0,48% e 0,64%, respectivamente.

As ações de bancos, que também subiram bastante nos últimos pregões, devolveram os ganhos: Bradesco PN caiu 1,15% e Itaú PN recuou 0,18%.

Os papéis preferenciais da Petrobras fecharam no campo positivo, com ganho de 0,58%. As ações ON da petrolífera recuaram 0,09%.

- A alta do Ibovespa nesta sexta foi sustentada pelas ações de energia e varejo - analisa Gustavo Bertotti, da Messer investimentos.

As ações ON da B2W subiram 7,3% e os papéis preferenciais da Cemig avançaram 6,87%. Ambos ficaram entre as maiores altas da Bolsa.

A Hapvida e o Grupo NotreDame Intermédica (GNDI) divulgaram ao mercado comunicados confirmando as negociações para uma combinação de negócios entre as duas companhias.

As ações da Hapvida chegaram a subir 30% com o anúncio e fecharam com ganho de 17,15%, segunda maior alta da bolsa. As ações da NotreDame avançaram 26,52%, a maior valorização do pregão

### Europa em alta

Na Europa, a Bolsa de Frankfurt fechou em alta de 0,58% e a de Paris avançou 0,65%. Depois de operar em baixa, Londres recuperou terreno e subiu 0,24%. Nos últimos dias, o mercado britânico tem operado no vermelho, refletindo a alta nos casos de Covid-19 e as medidas mais duras de isolamento social.

Na Ásia, Tóquio encerrou o pregão com valorização de 2,36%, e Hong Kong com alta de 1,20%.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/01/2021

## SETOR DE VEÍCULOS SUPERA PATAMAR PRÉ-PANDEMIA E PUXA PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM NOVEMBRO

Indústria avança 1,2% ante outubro, sétima alta seguida. Mas ritmo de recuperação ainda é lento, com perda de 5,5% no ano, diz IBGE

Por Carolina Nalin\*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24493967-3d9-510/FT1086A/652/xresende.jpg.pagespeed.ic.bZijYPUUfn.jpg>

**Alta da produção industrial foi puxada mais uma vez pelo setor de veículos, que superou o patamar pré-pandemia pela primeira vez Foto: Yasuyoshi Chiba / AFP**

RIO — O setor automotivo superou o patamar pré-pandemia pela primeira vez e puxou mais uma vez a produção industrial, que cresceu 1,2% em novembro, em comparação com outubro. É a sétima

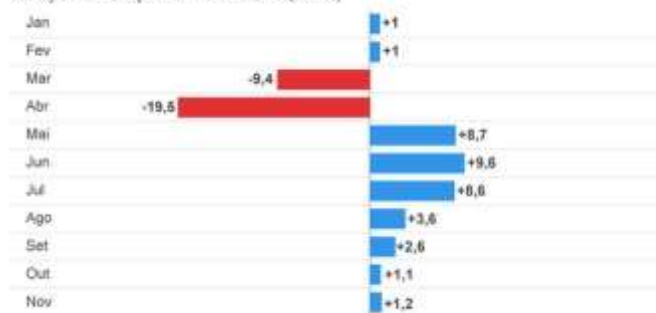
alta seguida, segundo dados divulgados pelo IBGE nesta sexta-feira, indicando que a indústria segue em recuperação, mas em ritmo lento.

O resultado da produção industrial veio um pouco abaixo da expectativa de mercado, que projetava alta de 1,3% na variação mensal, segundo pesquisa da Reuters com economistas. Em relação a novembro de 2019, a produção industrial avançou 2,8%.

A indústria já havia zerado as perdas da pandemia em setembro. No acumulado do ano, porém, ainda registra queda de 5,5%. E, em 12 meses, a retração acumulada é de 5,2%.

### O desempenho da indústria

Variação em relação ao mês anterior (em %)



Fonte: IBGE

© GLOBO

— O avanço em novembro é quase o mesmo do mês anterior e faz com que o setor siga ampliando o aumento com relação ao patamar pré-pandemia. Mas ainda há um espaço importante a ser recuperado — afirma o gerente da Pesquisa Industrial Mensal (PIM) do IBGE, André Macedo.

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24829938-2cd-d9a/FT1086A/652/xinfo-desempenho-industria.jpg.pagespeed.ic.i5QwjUn1DJ.jpg>

### Ele continua:

— Não é que a indústria esteja crescendo vigorosamente e esteja se aproximando dos seus níveis mais elevados da série histórica, ela está recuperando as perdas desse período mais recente.

### Setor de veículos puxa outro segmentos

Todas as grandes categorias apresentaram alta frente a outubro, com destaque para Bens de capital (7,4%), que reúne máquinas e equipamentos, e Bens de consumo duráveis (6,2%), como eletrodomésticos e veículos.

O setor de veículos automotores, reboques e carrocerias continua puxando o desempenho da indústria, com a alta de 11,1% em novembro frente a outubro. Com isso, superou o patamar pré-pandemia pela primeira vez. Ficou 0,7% acima do nível alcançado em fevereiro.

A recuperação já levou a Anfavea a prever aumento de 15% nas vendas de automóveis em 2021, após o tobo de mais de 20% no ano passado.

A disseminação do coronavírus fez as montadoras fecharem as fábricas em abril, levando o setor a praticamente paralisar a produção. O mês foi considerado o pior desde a instalação da indústria automotiva no Brasil, em 1957. Agora, o segmento acumula sete altas seguidas, com expansão de 1.203% nesse período.

— Essa atividade praticamente paralisou o seu processo produtivo em março e abril, inclusive temos relatos de que algumas plantas industriais não produziram nada. Agora, é o sétimo mês seguido em que essa atividade avança na produção em um movimento semelhante ao do setor industrial como um todo — explica André Macedo.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24828297-efa-81f/FT1086A/652/x89409894\\_EC-Sao-PauloSP01-09-2020-O-Produto-Interno-Bruto-PIB-do-segundo-trimestre-ficou-em.jpg.pagespeed.ic.1C8gNy1yCH.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24828297-efa-81f/FT1086A/652/x89409894_EC-Sao-PauloSP01-09-2020-O-Produto-Interno-Bruto-PIB-do-segundo-trimestre-ficou-em.jpg.pagespeed.ic.1C8gNy1yCH.jpg)

*A indústria de plásticos Vitopel, um dos setores que não sofreu grandes impactos diante da pandemia Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo*

### Projeção de queda no ano

A magnitude do crescimento e a importância desse setor na indústria também se reflete em outros ramos, já que a produção de

veículos influencia atividades como metalurgia, com estímulo da produção de aço, e outros produtos químicos, área que engloba tintas de pintura, por exemplo.

Ambas tiveram alta em novembro, de 1,6% e 5,9%, respectivamente.

— Mais do que o peso industrial em si, o setor de veículos automotores tem uma correlação importante com outros segmentos industriais e traz, a reboque, um comportamento positivo de setores que tem uma relação com essa atividade e que acabam avançando junto com esse resultado — diz Macedo.

Na avaliação da economista da XP Investimentos, Lisandra Barbero, o resultado da indústria veio ligeiramente abaixo da expectativa, uma alta de 1,5%. Ainda assim, o crescimento dos bens de capital (7,4%) e dos bens de consumo duráveis (6,2%) indicam parte dessa retomada consistente, mesmo que lenta:

— A demanda nacional aquecida, a recuperação das economias internacionais e os estímulos fiscais implementados nos últimos meses justificam a indústria estar apresentando bons números. Os bens de consumo duráveis e os insumos típicos para construção civil foram dois dos maiores destaques do resultado, e dizer que essas duas categorias continuaram performando bem significa que os investimentos na indústria continuaram fortes.

Apesar do bom desempenho do setor de veículos, a indústria como um todo tem enfrentado gargalos para responder ao aumento da demanda.

Segundo levantamento da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), em novembro, 75% das indústrias de transformação no país enfrentaram dificuldades para conseguir insumos.

Para Rafael Cagnin, economista do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi), a falta de insumos na indústria tende a ser normalizada a depender do desencademanento da crise sanitária:

— Houve uma estagnação dos bens intermediários em outubro e novembro, e esse segmento é considerado o núcleo da indústria porque é responsável por produzir insumo para o resto dos setores. O resultado sugere que essas ausências de insumos continuaram bem presentes até o fim do ano, mas a expectativa é que esse problema seja sanado em 2021 ou pelo menos reduzido se não houver nenhuma nova fase de lockdown — analisa.

Especialistas estimam que o setor deve crescer também em dezembro, mas com perda de fôlego por conta da redução no valor do auxílio emergencial desde setembro. No acumulado do ano, a expectativa do mercado, segundo o Boletim Focus, elaborado pelo Banco Central, é que o setor registre uma queda de 5%.

— Estamos falando de um setor que mesmo antes da pandemia já enfrentava dificuldades estruturais. O que tem justificado o número forte da indústria são as questões pontuais de auxílios, demanda aquecida e recuperação internacional, mas passados os efeitos e as causas, há um risco de como o setor vai se comportar depois da interrupção desses benefícios — diz Lisandra.

A retirada de medidas como o auxílio emergencial às famílias e outros programas do governo como o de manutenção do emprego, por meio de redução de jornada ou suspensão de contrato, devem indicar uma acomodação da indústria em 2021:

— O fim abrupto dessas medidas pode trazer uma acomodação do ritmo de atividade, em um momento em que precisaríamos estar acelerando ou pelo menos mantendo um ritmo de atividade. Estamos sobrepondo crises pois a indústria não se recupera bem desde 2015. Temos dinamismo econômico hoje suficiente para conseguir ter vida sem nenhuma das medidas emergenciais? Isso precisa ser discutido — aponta Cagnin. (\*) Estagiária, sob supervisão de Danielle Nogueira

**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 08/01/2021**

## **NA DISPUTA ENTRE EUA E CHINA EM TORNO DO 5G, TELES APOSTAM EM 'REDE ABERTA'**

Companhias de telecomunicações defendem solução para nova geração de telefonia que permita uso de equipamentos compatíveis de vários fornecedores

**Por Bruno Rosa**

RIO - Para superar o impasse na corrida tecnológica pelo 5G, que colocou EUA e China — as duas maiores economias do planeta — em lados opostos, as empresas de telecomunicações estão buscando uma saída alternativa. A aposta é desenvolver a chamada rede aberta, que permitiria que equipamentos de variados fornecedores conversassem entre si, o que hoje não é possível.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24828954-fc2-e76/FT1086A/652/x90734368\\_EC-Sao-PauloSP04-12-2020-Obstaculo-para-a-chegada-do-5G-no-BrasilA-participacao-do.jpg.pagespeed.ic.BiE-xPBFkF.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24828954-fc2-e76/FT1086A/652/x90734368_EC-Sao-PauloSP04-12-2020-Obstaculo-para-a-chegada-do-5G-no-BrasilA-participacao-do.jpg.pagespeed.ic.BiE-xPBFkF.jpg)

*Antenas de telecomunicações na paisagem de São Paulo Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo/4-12-2020*

O pontapé inicial será com o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (CPQD), que vai começar a desenvolver a tecnologia neste mês.

O custo do projeto inicialmente será de R\$ 20 milhões e terá como foco a criação de soluções para os provedores e redes privadas a serem usadas pela indústria pelos próximos três anos.

Esse recurso vem do Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações (Funttel), gerido pelo governo federal.

— Esse projeto começa este ano e vai desenvolver uma rede aberta e 5G. Depois, vamos fazer a transferência para a indústria. A rede aberta é algo que está sendo buscado pelas empresas em todo o mundo e ganhou velocidade com a disputa entre EUA e China — disse Gustavo Correa Lima, líder da plataforma de comunicações sem fio do CPQD.

### **Até a China testa 'rede aberta'**

Estima-se hoje que metade dos países no mundo já estão fazendo projetos pilotos com a rede aberta, lista que inclui a própria China. Lima lembra que a China Mobile, uma das maiores do mundo, já faz testes pilotos com rede aberta.

— Esses testes que são feitos no mundo mostram bons resultados. A rede aberta vai reduzir custos e aumentar a flexibilidade das empresas em escolher diferentes fornecedores, reduzindo os preços — destacou Lima.

Projeção feita por especialistas prevê que até 2025 a rede aberta represente de 25% a 30% do total de equipamentos (de hardware e software) no acesso ao 5G. Atualmente, a Vodafone no Reino Unido e a Rakuten no Japão já usam redes abertas.

Wilson Cardoso, diretor de Soluções da Nokia para a América Latina, lembra que os padrões básicos da nova tecnologia serão estabelecidos no segundo semestre deste ano. Com isso, as iniciativas vão ganhar mais velocidade no Brasil e no mundo.

— No Brasil, vamos ter o leilão de 5G e a rede aberta começando a operar para soluções específicas no primeiro momento. O Open Ran traz mais fabricantes para a mesa. Hoje, existem mais de 200 perfis de uso de rede. O governo precisa definir em quais áreas poderá usar a rede aberta, já que os equipamentos precisam passar por certificação — disse Cardoso.

### **TIM cria laboratório**

A TIM selou parceria com o Telecom Infra Project (TIP) e o Inatel para criar um laboratório com redes de testes abertas para 4G e 5G para avaliar e otimizar novas soluções.

Segundo Leonardo Capdeville, executivo de tecnologia da TIM, a rede aberta é um agente de transformação, já que a rede 5G está atrelada a hardwares e softwares de poucos fornecedores:

— Com a tecnologia Open Ran podemos quebrar este vínculo e escolher fornecedores diferentes. Isso no Brasil abre, por exemplo, a possibilidade de desenvolvimento da indústria nacional sem a necessidade de cobrir toda a cadeia, mas concentrando o esforço na especialização de software.

Ele continua:

— Acreditamos que as operadoras podem buscar no mercado melhores soluções de hardware e software de forma desacoplada, ou seja, sem precisar comprometer-se com um único fornecedor.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24794745-50a-639/FT1086A/652/xantena.png.pagespeed.ic.teB517snL5.jpg>

**Antenas de telecom em SP: burocracia atrapalha avanço**  
**Foto: Edilson Dantas**

Para Capdeville, a rede aberta pode trazer impacto direto na competição do segmento, diminuindo custos e tempo de implantação.

— Estamos falando de compartilhamento de infraestrutura, principalmente para levar conectividade a áreas que hoje não são consideradas rentáveis. Na colaboração externa, avaliar a cooperação com novas empresas digitais.

A Telefônica, dona da Vivo, e a japonesa Rakuten Mobile assinaram um memorando para avaliar e demonstrar a capacidade e viabilidade das arquiteturas de rede aberta em países como Brasil, Alemanha, Reino Unido e Espanha.

Segundo Juan Claros, vice-presidente de engenharia e serviços ao cliente, lembrou ainda que a empresa fez testes em Petrolina (Pernambuco) e Juazeiro (Bahia).

— Pretendemos trabalhar com esta tecnologia no Brasil. Entendemos que sua adoção será gradual de acordo com a evolução da maturidade operacional. A rede aberta mudará o ecossistema de fornecedores, tornando as redes mais flexíveis e seguras, revolucionando a indústria 5G. A competição fomenta a inovação, a redução de custos, a possibilidade de usar a mesma infraestrutura para outras tecnologias.

### **Algar se une à IBM para testes**

A mineira Algar acabou de selar parceria com a IBM e outras empresas para fazer testes de rede aberta. Segundo Luis Lima, vice-presidente de Operações da tele, a meta é buscar maior independência no mercado de acesso possibilitando a entrada de novos parceiros além dos grandes players.

Após uma fase de testes em laboratório, a companhia está se preparando para aprimorar e realizar teste em rede real com clientes.

— Arquiteturas e tecnologias abertas para telecomunicações serão cruciais para a criação de novas soluções em 5G. O amadurecimento desse modelo poderá contribuir para acelerar a cobertura de 4G no país e será ainda mais relevante com a chegada do 5G, por conta da maior necessidade por infraestrutura exigida pela tecnologia de quinta geração, incluindo um número muito superior de antenas.

José Otero, presidente da 5G Americas, lembra que estudos indicam redução de até 30% nos custos com a rede aberta. Ele acredita que em cinco anos os grandes fornecedores vão conviver com redes abertas mundo afora.

— Temos 64 países com 5G neste início de 2021. No Brasil, um dos países mais importantes do mundo para o setor, será fundamental para acelerar a implantação da rede — destacou Otero.

A Qualcomm também começou a testar rede aberta com diversas operadoras no exterior, como a americana Dish e a Rakuten. Hélio Oyama, diretor de Gerenciamento de Produtos da Qualcomm para América Latina, destacou que há acordos para fazer testes também no Brasil.

A companhia desenvolve soluções de rede aberta para estações de rabiobase de diversos tamanhos, como as voltadas para ambientes fechados (small cells), ideais para 5G.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/01/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### FALTA DE CONTÊINERES E FRETE MARÍTIMO SUBINDO: O QUE ESTÁ ACONTECENDO?

Por Larry Carvalho\*



[https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2021/01/dsc-7034\\_070120215355-529x350.jpg](https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2021/01/dsc-7034_070120215355-529x350.jpg)

Larry Carvalho. FOTO: DIVULGAÇÃO

Quem trabalha com comex ou shipping tem reparado que nos últimos meses o mercado tem sofrido com impactos de falta de contêineres e aumento drástico dos fretes marítimos, aliado a uma grande redução do período de free time.

Para se ter noção, o frete marítimo de um contêiner de 40ft da Ásia para o Estados Unidos da América bateu máxima histórica recentemente.

Você deve estar se questionando: qual o motivo de isso tudo estar acontecendo?

Nas últimas semanas tenho visto muitos absurdos sendo divulgados. Diariamente, vejo pessoas culpando transportadores marítimos e os acusando de serem exploradores.

A premissa basicamente é sempre a mesma: armadores subiram frete para compensar o que deixaram de faturar no primeiro semestre.

Calma! Muita calma nessa hora! Compartilho com vocês que a realidade é outra e bem mais complexa.

O shipping enfrenta uma verdadeira “tempestade perfeita”, como os especialistas têm chamado. Uma tempestade gerada pela pandemia!

Durante o lockdown (março-junho) as atividades econômicas globais foram drasticamente reduzidas. Consequentemente, os portos se viram com mão de obra reduzida para movimentação de contêineres.

Como se isso não bastasse, muitas empresas simplesmente deixaram contêineres parados nos portos, seja porque estavam fechadas e não tinham como receber, ou porque simplesmente não possuíam recursos financeiros para pagar impostos e nacionalizar.

Por outro lado, tivemos uma grande redução na quantidade de contêineres sendo transportados.

Portanto, assim como foi feito no setor aéreo, os transportadores marítimos suspenderam linhas deficitárias e aproveitaram para antecipar docagens obrigatórias das embarcações. Consequentemente, reduzindo a quantidade de navios contêineres em atividade.

Entretanto, desde julho as atividades econômicas vêm aumentando progressivamente. Principalmente na China, que, como foi a primeira afetada, conseguiu controlar e retornar à

recuperação econômica antes dos outros países. Resultando em uma retomada assimétrica das atividades econômicas globais.

Resultando, assim, em um rápido crescimento das exportações de produtos fabricados na China. Principalmente após setembro, quando historicamente a China começa a enviar para os Estados Unidos e a Europa produtos para as vendas de Natal.

Ocorre que com uma mão de obra reduzida no setor portuário e no setor de transporte rodoviário os contêineres têm demorado para sair do porto, bem como para retornar ao porto vazio. Em alguns países, o tempo para devolução dos contêineres aumentou entre 4/6 dias. Diversos portos têm sofrido com congestionamento devido à lentidão na movimentação de contêineres. Várias nações estão com suas logísticas afetadas e com capacidade reduzida.

Por outro lado, com o número restringido de navios em navegação, os armadores não conseguiram coletar contêineres vazios para fazer reposicionamento de forma a acompanhar a crescente demanda.

### **A situação tem piorado dia após dia!**

Portanto, como forma de tentar resolver o problema de shortage de contêiner, alguns transportadores marítimos vêm reduzindo período free time de contêineres. Enquanto que o mercado, por si só, tem se regulado, com o conseqüente aumento de fretes em virtude da falta de contêineres disponíveis, principalmente no mercado asiático.

Especialistas preveem que a situação deve melhorar em fevereiro ou março de 2021. A verdade é que só o tempo dirá. Estamos diante de nova onda e novos lockdowns podem postergar a normalidade no setor de transporte marítimo, exercendo maior pressão nos fretes marítimos.

Diversas empresas estão tendo seu supply chain interrompido por falta de navios e de contêineres no mercado, desestabilizando o comércio global. Afinal de contas, o transporte marítimo representa mais de 90% do comércio internacional.

Infelizmente, enquanto os impactos da pandemia persistirem, a “tempestade perfeita” não deve passar!

\*Larry Carvalho é advogado e árbitro com experiência em litígios e ênfase em transporte marítimo

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 08/01/2021*

## **GOVERNO PREVÊ NOVA VERSÃO DA CARTEIRA VERDE AMARELA PARA COMBATER DESEMPREGO NO PÓS-COVID**

Sem o auxílio emergencial, governo quer atender contingente de trabalhadores vulneráveis que ganharam visibilidade com a pandemia, por meio de regime simplificado de contratação

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

BRASÍLIA - A proposta da Carteira Verde Amarela, um modelo de contratação com menos encargos e benefícios, voltou ao radar da equipe econômica para ser apresentada após a eleição para as presidências da Câmara e do Senado. O tema está em discussão pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, para atender os informais, um contingente de trabalhadores vulneráveis que passaram a ser notados com a crise econômica provocada pela covid-19.

Trata-se de um regime simplificado de contratação sem encargos trabalhistas e impostos, como a contribuição previdenciária. A inspiração agora para a nova versão do programa vem do Benefício Emergencial para Preservação do Emprego e da Renda (BEm), concedido no ano passado como complemento de renda para os trabalhadores formais que tiveram o salário reduzido ou o contrato suspenso. Na avaliação da equipe econômica, o “sucesso” do BEm pode ser medido pela preservação de milhões de empregos durante a recessão econômica provocada pela pandemia.



A ideia, segundo uma fonte da equipe econômica envolvida na elaboração da proposta, é que a nova Carteira Verde Amarela seja uma combinação do BEm com a desoneração dos encargos para garantir “empregabilidade em massa” e combater o desemprego.

Sem o auxílio emergencial, que acabou em dezembro, a estratégia da equipe econômica para ampliar a rede de proteção dos vulneráveis que recebiam o benefício é uma nova versão da Carteira Verde Amarela e a reformulação do Bolsa Família, como antecipou o Estadão. Uma medida provisória está prevista ainda para fevereiro com mudanças no programa, unificação dos benefícios já existentes, reajuste dos valores e criação de novas bolsas: por mérito escolar, esportivo e científico.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/8/1610073172180.jpg>

*Guedes quer fazer ‘ponte’ entre assistência e trabalho com Carteira Verde Amarela. Foto: Edu Andrade/ ME*

O valor médio do benefício, hoje em torno de R\$ 190, passará a aproximadamente R\$ 200 e poderá aumentar a depender do espaço no orçamento que for sendo aberto ao longo do ano.

A nova Carteira Verde Amarela vai atuar na faixa dos trabalhadores que estão entre os beneficiários do Bolsa (R\$ 200) até os que recebem salário mínimo (hoje, em R\$ 1.100). A ideia do ministro é adotar um modelo de imposto de renda negativo, sistema pelo qual as pessoas recebem pagamentos suplementares do governo, em vez do pagamento de impostos.

### 'Ponte'

O ministro quer fazer uma “ponte” de transição entre a assistência social do governo e os contratos regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). No novo modelo de contratação, será possível registrar a quantidade de horas que o trabalhador faz para cada empregador com a referência do salário mínimo. O trabalhador informal, que tem baixa produtividade, terá a Carteira Verde Amarela para fazer o que já faz na informalidade. A diferença é que receberá o imposto negativo e terá o reconhecimento dos direitos da Previdência.

O financiamento do programa, que prevê que a União abra mão de parte da arrecadação, está sendo discutido. Apesar de ter dito publicamente que abandonou a ideia de um imposto de transação, a nova CPMF não foi totalmente. No ano passado, quando o apoio dos líderes dos partidos à proposta tinha sido costurado para o anúncio em reunião no Palácio da Alvorada, no mesmo dia de apoio ao teto de gastos, o presidente Jair Bolsonaro pouco antes chamou os seus três líderes na Câmara, Senado e Congresso e abortou o anúncio. Nos bastidores, porém, Bolsonaro já sinalizou para caciques do Congresso que aceita uma alíquota de 0,10% para o novo tributo.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 08/01/2021*

## PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE EM 16 DE 26 RAMOS ANTE NOVEMBRO DE 2019, DIZ IBGE

*Por Daniela Amorim - No Rio*

A produção industrial cresceu em 16 dos 26 setores pesquisados em novembro de 2020 ante novembro de 2019, segundo os dados da Pesquisa Industrial Mensal divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Na média global, a indústria avançou 2,8%.

Entre as atividades, as principais influências positivas foram de Máquinas e equipamentos (15,9%), Coque, produtos derivados do petróleo e biocombustíveis (4,9%), Outros produtos químicos (8,4%), Bebidas (11,2%) e Produtos de metal (13,6%).

Outros impactos positivos importantes ocorreram em Minerais não-metálicos (10,7%), Máquinas, aparelhos e materiais elétricos (13,6%), Metalurgia (5,4%), Produtos de borracha e de material plástico (6,5%), Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos (8,7%), Produtos de madeira (14,8%), Produtos têxteis (10,7%), Couro, artigos para viagem e calçados (7,9%) e Celulose, papel e produtos de papel (3,5%).

Na direção oposta, dez atividades apontaram redução na produção, sendo a perda mais relevante a das Indústrias extrativas (-7,5%), pressionadas pelos óleos brutos de petróleo e minérios de ferro pelotizados ou sinterizados.

Houve contribuições negativas significativas também nos Produtos farmoquímicos e farmacêuticos (-8,7%), Impressão e reprodução de gravações (-26,3%), Outros equipamentos de transporte (-18,3%), Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos (-10,8%) e Veículos automotores, reboques e carrocerias (-1,0%).

O índice de difusão, que mostra a proporção de produtos com avanço na produção em relação ao mesmo mês do ano anterior, passou de 51,3% em outubro para 63,0% em novembro, o mais elevado desde maio de 2019, quando esteve em 67,7%.

“O índice de difusão permanece pelo terceiro mês seguido acima de 50%, depois de sete meses abaixo. Essa sequência de três meses acima dos 50% não era observada desde junho-julho-agosto de 2018”, ressaltou André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 08/01/2021*

## DEZESSETE ATIVIDADES INDUSTRIAIS JÁ SUPERARAM AS PERDAS DA PANDEMIA, DIZ IBGE

*Por Daniela Amorim – Rio*



[https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/05/2020/06/08/producao-industrial-fabrica-producao-robo-1591616449111\\_v2\\_900x506.jpg](https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/05/2020/06/08/producao-industrial-fabrica-producao-robo-1591616449111_v2_900x506.jpg)  
*Imagem: Getty Images / Westend61*

Passado o choque inicial provocado pela pandemia do novo coronavírus, a produção industrial engatou uma sequência de meses de recuperação e já está 2,6% acima do patamar de fevereiro: 17 das 26 atividades investigadas recuperaram as perdas e operam em nível igual ou superior ao pré-crise sanitária. Os dados são da Pesquisa Industrial Mensal e foram divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os níveis mais elevados em relação ao patamar de fevereiro foram os registrados pelas atividades de impressão e reprodução de gravações (19,4%), equipamentos de informática (14,2%), minerais não metálicos (13,6%) e produtos de madeira (13,3%).

No extremo oposto, os segmentos mais distantes do patamar de fevereiro são manutenção e reparação de máquinas e equipamentos (-8,9%) e produtos farmoquímicos e farmacêuticos (-8,3%).

Entre as categorias de uso, a produção de bens de capital está 12,2% acima do nível de fevereiro, enquanto a de bens intermediários é 2,7% superior. Os bens duráveis estão 2,7% acima do pré-pandemia, e os bens semiduráveis e não duráveis estão 1,5% além.

Atualmente, a produção industrial do País ainda opera 13,9% abaixo do ápice alcançado em maio de 2011.

“Dá uma ideia do espaço que o setor industrial ainda tem que avançar para alcançar os níveis mais elevados dentro da série histórica”, observou André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE.

Na categoria de bens de capital, a produção chegou a novembro 27,1% abaixo do pico registrado em setembro de 2013, enquanto os bens de consumo duráveis operam 21,2% abaixo do ápice de junho de 2013. Os bens intermediários estão 13,8% aquém do auge de fevereiro de 2011, e os bens semiduráveis e não duráveis operam em nível 9,6% inferior ao pico de junho de 2013.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 08/01/2021**



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### DEMANDA GLOBAL POR FRETE AÉREO CAI 6,6% EM NOVEMBRO, APONTA IATA

De acordo com a Associação Internacional de Transporte Aéreo, os dados indicam que a demanda por frete aéreo retornará ao nível de 2019 entre março e abril de 2021

**Por Cibelle Bouças, Valor — São Paulo**

A demanda global por frete aéreo apresentou queda de 6,6% em novembro de 2020, em comparação com o mesmo mês do ano anterior. Os dados são da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata). Descontando efeitos sazonais, a demanda aumentou 1,6% em novembro, ante o mês anterior. Em outubro, o incremento foi de 1,1%.



[https://s2.glbimg.com/oZfLSqA9Nv821g2V7Ng0Qw10QZI=/0x0:562x594/924x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/E/J/byaZp8ScmnMlb756qBuw/avi-o-de-carga-da-sideral-reprodu-o-site-sideral.png](https://s2.glbimg.com/oZfLSqA9Nv821g2V7Ng0Qw10QZI=/0x0:562x594/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/E/J/byaZp8ScmnMlb756qBuw/avi-o-de-carga-da-sideral-reprodu-o-site-sideral.png)

**Foto : Reprodução**

De acordo com a Iata, os ganhos mensais indicam que a demanda por frete aéreo retornará ao nível de 2019 entre março e abril de 2021.

A capacidade ofertada em novembro apresentou queda de 20% em comparação com o mesmo mês de 2019. A queda deve-se ao fato das empresas aéreas ainda manterem uma parcela dos aviões de passageiros em solo. As companhias usam o porão dos aviões de passageiros para fazer o transporte de cargas.

A taxa média de uso dos aviões para carga ficou em 58,2%, o que representou um aumento de 8,4 pontos percentuais em relação ao mesmo período de 2019.

A recuperação na demanda por frete aéreo é explicada pelo pico de vendas no ano, com a proximidade da Black Friday e do Natal. Em novembro, as vendas no varejo cresceram cerca de 5% na China e nos Estados Unidos.

“A demanda de carga aérea ainda caiu 6,6%, no entanto, estamos observando melhorias contínuas em relação ao mês anterior. Graves restrições de capacidade persistem, pois grande parte da frota de passageiros permanece paralisada. Isso colocará pressão sobre a indústria, à medida que ela se prepara para entregar as vacinas de covid-19”, afirmou em comunicado Alexandre de Juniac, presidente da IATA.

Regionalmente, apenas a América do Norte apresentou crescimento na demanda por frete aéreo, com alta de 5% em novembro. Na América Latina, foi registrada queda de 19,2% na demanda.

Em relação ao transporte internacional de cargas, a demanda em novembro caiu 7,7% em relação ao mesmo mês de 2019. A oferta de espaço nos aviões, por sua vez, caiu 21,3%. Dessa forma, o fator de carga ficou em 65,6%, em alta de 9,7 pontos percentuais.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 08/01/2021*

## PESQUISA MOSTRA QUE TRIPLICOU NÚMERO DE ARBITRAGENS COM O PODER PÚBLICO

Número de casos nas principais câmaras saltou de 25, em 2018, para 75 em 2019

*Por Joice Bacelo — Do Rio*



[https://s2.glbimg.com/UyYJbA5dOIsTAEcYfK3dyHpZjs=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/b/s/2021/x/B/nBFfkTQ23D1Ei3T81Lw/foto08leg-101-arbitra-e1.jpg](https://s2.glbimg.com/UyYJbA5dOIsTAEcYfK3dyHpZjs=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/b/s/2021/x/B/nBFfkTQ23D1Ei3T81Lw/foto08leg-101-arbitra-e1.jpg)

**Selma Lemes: governo e sociedades de economia mista responderam por quase 17% de todos os processos — Foto: Silvia Costanti/Valor**

A administração pública, direta e indireta, tem cada vez mais optado por resolver conflitos na arbitragem - uma via alternativa ao Judiciário. Governo e sociedades de economia mista responderam por quase 17% de todos os processos que tiveram início em sete das oito principais

câmaras do país no ano de 2019, o último que se tem informações do que ocorreu nos tribunais arbitrais.

Essa informação consta na pesquisa “Arbitragem em Números e Valores”, de autoria da advogada Selma Lemes. O estudo, que tem divulgação anual, é um dos mais tradicionais e serve como referência para os profissionais da área. A última edição foi concluída no fim de 2020 e remete às atividades do ano anterior. Não contempla, portanto, o período de pandemia.

A arbitragem tem entre as suas principais características o sigilo e a celeridade dos procedimentos. Leva-se, em média, 18 meses para a conclusão dos casos. No Judiciário, para efeito de comparação, um processo pode durar mais de década, dependendo da quantidade de recursos e instâncias a que for submetido.

São levados aos tribunais arbitrais assuntos do dia a dia das empresas. Principalmente conflitos contratuais - societário e das áreas de construção e energia em grande parte.

As partes, por meio desse sistema, escolhem os árbitros que decidirão a disputa. São, geralmente, três. E a decisão é final, ou seja, não cabe recurso para a Justiça - com exceção a possíveis vícios previstos na legislação.

A administração pública, desde 2015, pode participar. O aval foi dado pela Lei nº 13.129, que deixou expressa a possibilidade de levar para a arbitragem os conflitos relativos aos direitos patrimoniais.

Segundo consta na pesquisa da professora Selma Lemes, a participação da administração pública, direta e indireta, nos processos arbitrais triplicou de 2018 para 2019. Saltou de 25 casos em andamento para 75.

“Estamos falando, principalmente, de contratos de concessão e PPP [parceria público-privada]. Estão sendo levados à arbitragem tanto por motivo de rescisão como de equilíbrio econômico-financeiro”, diz Selma Lemes, projetando um aumento expressivo desses números nos próximos anos.

A disputa travada entre o governo federal e a concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), controlada por UTC e Triunfo, por exemplo, é uma das que deverá constar nessa lista. O processo estava previsto para ser aberto no fim de dezembro.

Esse procedimento deverá colocar fim aos diversos conflitos que existem entre as duas partes. Entre eles, as multas que foram aplicadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e não pagas pela ABV, que contesta as penalidades, e também os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato que foram feitos pela concessionária e não atendidos pelo órgão.

A pesquisa Arbitragem em Número e Valores não trata de casos específicos. Mostra dados gerais: 967 processos em andamento nas oito principais câmaras do país - 289 deles iniciados em 2019 - e R\$ 60,91 bilhões envolvidos nessas disputas todas.

Sobre os processos envolvendo a administração pública, especificamente, consta a quantidade e as câmaras arbitrais onde correm as disputas. A Câmara de Comércio Internacional (CCI) concentra o maior número. Havia 37 arbitragens em curso no ano de 2019: 14 delas com a administração direta e 23 com a indireta, que somavam R\$ 9,7 bilhões.

A Câmara de Arbitragem do Mercado (CAM), órgão da B3, contabilizou, no mesmo ano, nove procedimentos, três deles envolvendo a administração pública direta e seis a indireta. A maioria foi movida por sócios minoritários da Petrobras, que cobram indenização por prejuízos sofridos com a Lava-Jato.

Algumas dessas arbitragens são financiadas por fundos de investimentos especializados nessa área. Uma das financiadoras dos minoritários é a Leste Litigation Finance, pioneira no mercado nacional, com sede no Rio de Janeiro. Há também investimento estrangeiro. A peruana Lex Finance, que tem atuação em vários países da América Latina, patrocina um investidor no processo em que pede para que a União restitua a Petrobras.

A Pesquisa Arbitragem em Números e Valores mostra que, em 2019, havia pelos menos 15 casos financiados nas oito principais câmaras do país - cinco na Câmara da B3 e outros cinco no Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CamCCBC).

O investidor, nesses casos, geralmente arca com todos os custos da disputa (taxas, perícias, honorários de árbitros e advogados) e em troca a parte se compromete a entregar um percentual do ganho.

Trata-se de um negócio atrativo tanto para o investidor como para a parte. Entrar com um processo arbitral custa caro. No Cam-CCBC, por exemplo, uma disputa de R\$ 50 milhões tem custo de cerca de R\$ 400 mil para cada uma das partes.

São R\$ 4 mil de taxa de registro, cerca de R\$ 90 mil de taxa de administração e R\$ 330 mil para o pagamento dos árbitros (geralmente três em cada caso). Se levar em conta os honorários advocatícios, pareceres e perícias, o custo aumenta. Especialistas estimam gastos de até R\$ 1 milhão para causas de R\$ 50 milhões.

Para o investidor, em caso de sucesso, o retorno será grande. Se aplicado o percentual mais alto ao contrato - geralmente varia entre 20% e 40% do valor da causa - o fundo que investiu R\$ 1 milhão,

por exemplo, teria retorno de R\$ 20 milhões em um prazo médio de dois anos, que é o tempo estimado para a resolução das disputas.

O Cam-CCBC, além do registro de arbitragens financiadas, também contabiliza processos vultuosos envolvendo a União. Foi nesta câmara que se desenrolou, por exemplo, o conflito com o Grupo Libra. A arbitragem foi encerrada em 2019 com sentença favorável à União.

Os três árbitros decidiram, de forma unânime, condenar o Grupo Libra a pagar R\$ 2,8 bilhões por inadimplência em contratos com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), relacionados a terminais no Porto de Santos.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 08/01/2021**

## GOVERNO DE SP DEVE REVOGAR ALTA DE ICMS DE FORMA AMPLA

Pressão dos produtores funciona e gestão Doria volta atrás

*Por Marina Salles — De São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/iyMeECuDvuAHBYA49RR6UarYU7E=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/B/1/2m\\_hB28R1GofrbFvqoPfw/foto08agr-101-trator-b7.jpg](https://s2.glbimg.com/iyMeECuDvuAHBYA49RR6UarYU7E=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/B/1/2m_hB28R1GofrbFvqoPfw/foto08agr-101-trator-b7.jpg)

**“Tratoração” em Jaboticabal, que tem produções relevantes de cana e laranja: movimento dos produtores chegou a mais de 150 cidades do interior paulista — Foto: Ricardo Benichio/Valor**

O governo de São Paulo decidiu revogar o aumento de ICMS sobre todos os bens e serviços que afetam a produção de alimentos, incluindo a alta de zero para 13% da alíquota incidente sobre o uso de energia elétrica e os aumentos previstos para leite, carnes, peixes, hortifrutigranjeiros, farinha de mandioca, queijos e insumos agropecuários.

Foi o que afirmou ao Valor o secretário de Agricultura e Abastecimento do Estado, Gustavo Diniz Junqueira. Segundo ele, essa decisão deverá ser publicada nos próximos dias no “Diário Oficial do Estado de São Paulo”. Lideranças rurais comemoraram o recuo do governo e destacaram o poder de mobilização do setor.

Ontem, mesmo após a decisão do Palácio dos Bandeirantes, o “tratoração” que havia sido marcado antes do recuo, como forma de protesto contra o aumento da carga tributária, se espalhou por pouco mais de 150 municípios do interior paulista, segundo entidades setoriais. Previsões iniciais apontavam que o movimento poderia chegar a 300 cidades.

“O tratoração mostrou a força do produtor rural paulista. A decisão do governo do Estado em cancelar o aumento e restabelecer isenções do ICMS em insumos agrícolas e alimentos foi acertada e mostra que estamos no caminho certo”, afirmou a Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de São Paulo (Faesp), em nota. A entidade realçou, contudo, que ficaram de fora do recuo do governo o aumento da tributação sobre óleo diesel e etanol hidratado. “Etanol e diesel não foram discutidos”, disse Junqueira - isso porque, segundo ele, são casos que extrapolam o agronegócio.

“O objetivo da decisão do governador João Doria não foi evitar qualquer tipo de manifestação”, afirmou o secretário da Agricultura, “mas evitar a mudança no modelo de cobrança tributária do setor agropecuário”.

De acordo com Junqueira, o governador vinha sendo informado, mesmo antes do encaminhamento do projeto à assembleia, que o agronegócio tem uma característica diferente de tributação - que não está baseada na incidência de impostos diretos como o ICMS, mas na tributação no fim do processo, na apuração de resultados e declaração do Imposto de Renda.

O secretário defendeu que a visão de que o agronegócio não paga impostos é “simplista” e que, além de ser uma atividade essencial para garantir o abastecimento da população, é um importante segmento gerador de emprego e renda no Brasil.

“O agronegócio tem uma margem volátil e isso precisa ser considerado. Em 2020, tivemos uma seca enorme e a pandemia. Os produtores de frutas, verduras e legumes tiveram que jogar fora parte da sua produção porque restaurantes fecharam. O agro também trabalha com commodities atreladas ao dólar, está exposto à precificação internacional. Por isso, qualquer elemento novo nesse sistema passa a ter uma relevância muito grande”.

Segundo Junqueira, a mudança na posição do governador João Doria (PSDB) também se deu à luz do novo cenário da pandemia, que se agravou. “Ele entendeu que isso poderia afetar a dinâmica de produção do agro e retirar esse porto seguro que construímos. No Brasil, as prateleiras não ficaram vazias como em outros países”, disse. De qualquer forma, Junqueira reforçou que a revogação será permanente, e não apenas adiada.

Aprovado em outubro pela Assembleia Legislativa, o aumento nas alíquotas seria válido de 2021 a janeiro de 2023 como forma de elevar a arrecadação para recompor o rombo causado pela pandemia, sob a justificativa de garantir ao menos mais R\$ 7 bilhões para áreas como saúde, educação e segurança. Agora, a Secretaria da Fazenda do Estado vai avaliar como ajustar o orçamento e fazer cortes de despesas, de acordo com Junqueira.

Pela lei 17.293/2020, os insumos agropecuários, isentos nas saídas internas no Estado de São Paulo, passariam a ser tributados em 4,14%. A isenção de energia elétrica, válida para todas as propriedades rurais, seria limitada até o consumo de 1.000 kWh por mês, passando de 0% para 13% quando superasse esse patamar.

Com a revogação da tributação sobre energia, “a gente incentiva o uso de tecnologia, que o pequeno produtor de hortaliças faça irrigação, que o produtor de leite tenha condições de resfriar seu produto e, para isso, é necessária a energia elétrica”, disse Junqueira. (Colaboraram Fernando Lopes, de São Paulo, e Rafael Walendorff, de Brasília).

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 08/01/2021**

## DESTAQUES - VALOR ECONÔMICO

### Braskem no México

A petroquímica Braskem informou ontem que sua controlada no México, Braskem Idesa, retomou parcialmente a produção de polietileno no país, com base em um modelo de negócio experimental de suprimento de insumo, seguindo os protocolos de segurança. As operações da Braskem Idesa estavam paralisadas desde que o Centro Nacional de Control del Gas Natural (Cenagas) interrompeu o transporte de gás para a unidade. “A Braskem Idesa segue sujeita à situação adversa decorrente da interrupção do serviço de transporte de gás natural e não consegue precisar, neste momento, a data para retorno integral das atividades, tampouco seus respectivos impactos”, disse em comunicado. Segundo a empresa, a subsidiária segue com tratativas legais para reverter a suspensão de fornecimento de gás natural pela Pemex, cujo contrato vai até 2035.

### Via Varejo

As ações ordinárias da Via Varejo (Casas Bahia e Ponto Frio) caíram ontem ao menor patamar desde 26 de junho do ano passado, fechando o dia a R\$ 15,08, queda de 2,77% sobre o dia anterior - no acumulado de 2021, a perda de valor de mercado é de 6,6%. Ontem, o valor movimentado atingiu quase R\$ 1,1 bilhão. O Ibovespa, principal indicador de desempenho da bolsa, subiu 2,83%

neste ano. A cotação de ontem está no mesmo patamar de preço do papel no “follow-on” em junho, quando a ação saiu a R\$ 15 e a empresa captou R\$ 4,45 bilhões. Também ontem, as ações de B2W recuaram 1,61% e de Magazine Luiza caíram 1,19%.

### Petrobras vende eólicas

A Petrobras assinou contrato de venda de sua participação nos parques de geração de energia eólica Mangue Seco 3 e Mangue Seco 4 por R\$ 89,9 milhões. As unidades serão vendidas à V21 Transmissão de Energia Elétrica. A Petrobras detém 49% de participação nas unidades, enquanto a Wobben WindPower detém os 51% restantes, que também serão vendidos. A estatal receberá uma parcela de R\$ 22,5 milhões na assinatura do contrato e R\$ 67,4 milhões no fechamento da transação. O complexo dos parques Mangue Seco 1, 2, 3 e 4 está localizado em Guamaré, no Rio Grande do Norte, e possui capacidade instalada de 104 megawatts (MW). Mangue Seco 3 e 4 operam dois parques eólicos com total de 26 MW cada.

### Balanço da Wilson Sons

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 82,2 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em dezembro, alta de 7,9% em relação ao volume verificado no mesmo mês de 2019. No acumulado anual, no entanto, houve queda de 1% em relação a 2019, com total de 1,01 milhão de TEUs.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/01/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### MINFRA ANALISA PROPOSTA DA CGU DE MUDANÇA NO MODELO DE DRAGAGEM

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 08 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200816-dragagem.jpg>

Arquivo

Pasta afirmou que vem dialogando com auditores do órgão para chegar a um consenso sobre as sugestões sugeridas.

A Controladoria Geral da União (CGU) divulgou balanço no final de 2020 que apontou a necessidade de mudanças no modelo de dragagem nos portos públicos do país. De acordo com o órgão, existe falta de estabilidade no Plano Nacional de Dragagem (PND), além de problemas de gestão e ineficiência na fiscalização das obras. Dentre as sugestões levantadas pela CGU como uma das frentes de mudanças do modelo está a possibilidade de que a autoridade portuária contribua com o plano por meio das receitas provenientes das tarifas.

O Ministério da Infraestrutura afirmou que está analisando as considerações feitas pela CGU e, juntamente com auditores do órgão irá procurar chegar a um consenso sobre as modificações sugeridas. “O Minfra reitera que todas as contribuições que possam enriquecer os modelos de concessão são bem vindas”, afirmou a pasta.

O diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mário Povia, explicou que as dragagens de manutenção já se constituem em despesa de custeio do porto. Enquanto a dragagem de aprofundamento é investimento em infraestrutura fazendo, portanto, “todo sentido” a utilização de recursos federais provenientes do tesouro para investir nesse tipo de dragagem. “Os portos organizados se constituem em bens da União, sendo certo esses serviços agregarem valor ao ‘ativo’ público federal”, pontuou Povia.





Desse modo, ele destacou que é fundamental para que o modelo funcione adequadamente que as receitas tarifárias dos portos deem conta de arcar com todas as despesas de custeio da Autoridade Portuária, dentre as quais se enquadra a dragagem de manutenção. Porém, segundo ele, as contratações envolvendo essas dragagens enfrentam problemas históricos que passam pela gestão profissional das Autoridades, impugnações certames licitatórios, judicialização das contratações, licenciamentos ambientais cada vez mais complexos e toda burocracia associada a contratos administrativos que dificultam ações articuladas e eficazes nas campanhas de dragagens.

Apesar disso, ele observa um cenário futuro positivo, visto que o ministério vem dotando a diretoria das companhias com quadros técnicos. Além disso, a legislação portuária também evoluiu nos últimos anos, permitindo que a antecipação de receitas tarifárias, o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos e investimentos fora da área arrendada sejam viabilizados de forma mais célere. “Isso tende a permitir uma maior flexibilidade e imprimir uma nova dinâmica na gestão de infraestrutura por parte das Autoridades Portuárias”, disse Povia.

Ele afirmou que no que se refere à CDRJ pretende-se empreender uma gestão sistemática e perene das campanhas de batimetria e dragagem. Para melhorar o planejamento das suas atividades, a CDRJ vem estabelecendo um canal de diálogo com os principais stakeholders dos portos sob sua gestão, com o objetivo de realizar um alinhamento de projeções de demandas e de expectativas para otimizar a disponibilidade de infraestrutura aquaviária ao menor custo.

“O objetivo da CDRJ é realizar a contratação continuada dos serviços de dragagem de manutenção ainda neste ano, além da conclusão dos estudos para aprofundamento do Canal Comercial para atendimento a navios Panamax, com calado de até 13 metros, e para o Canal do TECON para navios New Panamax de 366 metros de LOA e aproximadamente 15,5 metros de calado, no Porto do Rio de Janeiro”, afirmou Povia.

O Porto de Santos afirmou que, diferente da dragagem anteriormente executada pelo PND, atualmente ela é feita pela Santos Port Authority (SPA) por meio de contrato que foi assinado no início do ano passado com vigência de 24 meses. A Autoridade Portuária disse ainda que a tarifa cobrada já prevê a remuneração pela utilização das infraestruturas de acesso aquaviário, o que inclui a manutenção das profundidades seguras à navegação das embarcações que demandam o canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 08/01/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*